

Lucy



Ordine del Giorno del _____

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N° _____

Deliberazione n°	15	del	15.02.2008
------------------	----	-----	------------

OGGETTO DELLA PROPOSTA

ANALISI 1ª BOZZA DEL PIANO D'IMPRESA 2008/2009
--

N° 15 del Registro

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

n° 15 del **15.02.2008**

O G G E T T O

ANALISI 1ª BOZZA DEL PIANO D'IMPRESA 2008/2009.

L'anno duemilaotto, il giorno 15 (quindici) del mese di Febbraio, alle ore 13.30, in Taranto e nella sede della Società, si è riunito in seduta ordinaria il Consiglio di Amministrazione nelle persone dei Signori:

- | | | |
|------------------|------------------|-----------------|
| 1) Ing. Giuseppe | CASATELLO | Presidente |
| 2) Dott. Vito | SANTORO | Vice Presidente |
| 3) Avv. Giulio | PICARO | Componente |

Svolge le funzioni di Segretario del Consiglio l'Ing. Giovanni Matichecchia – Direttore Generale.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara valida e aperta la seduta.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Premesso che:

- Il contesto normativo relativo al comparto del trasporto pubblico locale, notoriamente afflitto da incertezze legislative, impone l'adozione di processi di riorganizzazione interni tali da consentire alle aziende di conseguire comunque l'equilibrio economico – finanziario;
- Il raggiungimento di tale obiettivo potrà consentire all'AMAT di affrontare favorevolmente le situazioni competitive di mercato che il futuro prossimo richiede. A rendere, però, più difficile il raggiungimento ed il consolidamento di tale obiettivo è la difficile situazione amministrativa in cui versa il socio unico – Comune di Taranto, dopo la dichiarazione di dissesto finanziario formalizzata sul finire del 2006;
- Si è, pertanto, ritenuto necessario adottare un Piano Industriale di breve periodo, riferito al biennio 2008/2009, finalizzato a pianificare interventi gestionali in grado di ottimizzare l'attuale organizzazione;
- Il raggiungimento di livelli progressivamente più elevati di competitività ed efficienza produttiva corrisponde, anche, a precise direttive dell'Amministrazione comunale che ha esplicitamente indicato per l'AMAT l'obiettivo della: *"riduzione ulteriore dei costi di gestione con obbligo delle stesse di presentare all'ente ipotesi di fattibilità gestionali più economiche ed efficienti"* ;
- La bozza di Piano Industriale proposta è costantemente orientata sul percorso tracciato dall'ente di riferimento. In particolare si è coniugato l'obiettivo del risanamento aziendale con l'intento di evitare impatti sociali con il personale dipendente. I percorsi individuati potranno agevolmente essere condivisi dalle organizzazioni sindacali aziendali.
- Vista la 1ª bozza del Piano Industriale 2008/2009, redatto con l'esclusivo ricorso alle professionalità interne di cui dispone l'Azienda;
- Visti lo Statuto Sociale ed il Codice Civile;

a voti unanimi, resi nelle forme di legge

DELIBERA

- 1) Di prendere atto della prima bozza del Piano Industriale 2008/2009 da inoltrarsi al Comune di Taranto, socio unico.
- 2) Di rinviare a successivo atto l'approvazione definitiva del predetto Piano Industriale, attese le possibili osservazioni da parte del Comune di Taranto.

MR

firmato: **IL DIRETTORE GENERALE**
Ing. Giovanni Matichecchia

firmato: **IL PRESIDENTE**
Ing. Giuseppe Casatello

Prot. n. 3713/P

Taranto, 21 FEB. 2008

Al Dott. IPPAZIO STEFANO
Sindaco di Taranto

Palazzo di Città

TARANTO

Oggetto : Piano Industriale 2008-2009

Si sottopone alle preliminari valutazioni della S.V. una prima bozza del Piano industriale, riferito al biennio 2008-2009 e redatto con l'esclusivo ricorso alle professionalità interne di cui dispone l'Azienda.

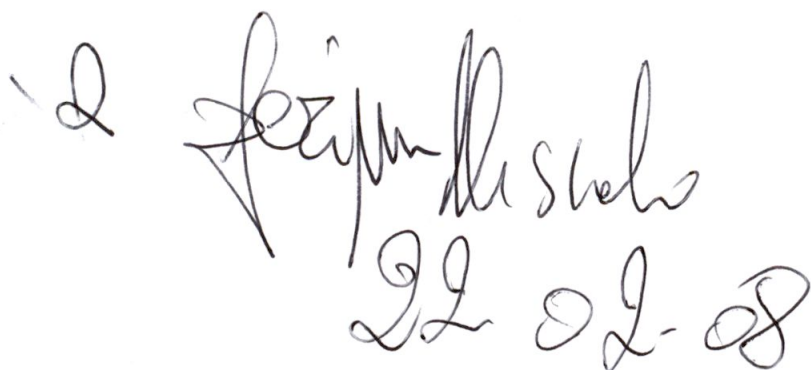
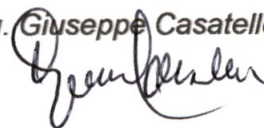
Come potrà constatare dai suoi contenuti, il Piano si propone di proseguire il trend positivo già registrato dai risultati economici 2006/2007, puntando contestualmente al potenziamento del servizio offerto ed al miglioramento del suo livello qualitativo.

Il perseguimento di tali obiettivi è stato costantemente coniugato con l'intento di non produrre impatti sociali con il personale dipendente, con le cui organizzazioni sindacali saranno quanto prima intrapresi gli opportuni confronti.

Resto disponibile ad ogni eventuale chiarimento, salutando distintamente

IL PRESIDENTE

(ing. Giuseppe Casatello)





Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Società per Azioni con Socio unico soggetta a direzione e coordinamento da parte del Comune di Taranto

Piano industriale 2008-2009



Sede legale: Via Cesare Battisti, 657 - TARANTO
Iscritta al Registro delle Imprese di Taranto al n° 00146330733
Iscritta al R.E.A. di Taranto al n° 108887
Capitale sociale: Euro 8'400'000,00 interamente versato
Codice fiscale e Partita IVA: 00146330733



INDICE:

CAPITOLO 1 – IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	PAG.	5
CAPITOLO 2 - I SERVIZI SVOLTI	PAG.	13
CAPITOLO 3 - ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE DEI SERVIZI SVOLTI	PAG.	21
CAPITOLO 4 - L'ORGANIZZAZIONE ATTUALE E LE CRITICITÀ ESISTENTI	PAG.	33
CAPITOLO 5 – GLI INVESTIMENTI NEL BIENNIO 2008-2009	PAG.	65
CAPITOLO 6 – IL PERSONALE INIDONEO	PAG.	69
CAPITOLO 7 – LA DOTAZIONE ORGANICA A REGIME	PAG.	73
CAPITOLO 8 – I RISULTATI ECONOMICI ATTESI NEL BIENNIO 2008-2009	PAG.	77
CAPITOLO 9 – CONCLUSIONI	PAG.	99

1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

1.1 Il contesto normativo di riferimento.

Le norme che regolano l'esercizio del trasporto pubblico locale, sia comunitarie che nazionali e regionali, si presentano al momento piuttosto confuse e spesso contraddittorie, rappresentando il risultato di una evoluzione caratterizzata, nell'ultimo decennio, da un andamento altalenante ben lontano dall'aver raggiunto il suo assetto definitivo.

Le incertezze normative hanno riguardato e riguardano in particolare il trasporto pubblico esercitato dalle aziende già municipalizzate, oggi società per azioni a capitale pubblico spesso detenuto interamente dal Comune in qualità di socio unico.

Tali aziende infatti, rimaste inizialmente a margine del processo di liberalizzazione del settore TPL avviato dal decreto legislativo n. 422/97 e successivamente assoggettate alle procedure concorsuali dal decreto legislativo n. 400/99, hanno potuto di fatto evitare le difficoltà e i rischi di affrontare una competizione avvalendosi delle disposizioni introdotte dal decreto legge n. 269/2003 del 30.09.2003, convertito nella legge n. 326 del 19.11.2003, anche se successivamente abrogate, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale, dalla legge n. 308 del 15 dicembre 2004 (art. 1, comma 48).

Nel breve periodo di vigenza delle disposizioni del D.L. 269/2003, che si sono sovrapposte alla normativa regionale in quanto dichiarate "*inderogabili ed integrative*" quali norme concernenti la tutela della concorrenza, i comuni che avevano la partecipazione totalitaria delle società nate dalla trasformazione delle vecchie aziende municipalizzate hanno potuto infatti affidare in via diretta (c.d. "*in house*") alle stesse società i servizi di propria competenza, con contratti di servizio che sono poi sopravvissuti alla abrogazione della norma.

Per di più in Puglia le società affidatarie *in house* hanno potuto evitare, in quanto tali, anche l'obbligo stabilito dalla legge regionale n. 18/02 (art. 13, comma 2) di contenere in quote minoritarie la partecipazione degli enti locali proprietari, obbligo che peraltro è stato definitivamente cancellato dall'art. 29 della recente legge regionale n. 22/2006 alla vincolante condizione che gli statuti sociali prevedano espressamente di "*separare istituzionalmente i compiti di programmazione e di amministrazione da quelli di produzione e gestione dei servizi*".

Ancora in tema di società pubbliche affidatarie in house, la legge n. 266/2005 (Finanziaria 2006) dispose l'obbligo di cedere a terzi il 20% dei servizi affidati entro la scadenza del 31.12.2006. Tale disposizione, di dubbia finalità ed oscura nella sua formulazione, nonché priva di norme sanzionatorie, è stata disattesa in via generale dalle aziende interessate, anche in vista del disegno di legge di riordino della normativa nazionale che doveva disciplinare l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali. Peraltro con la legge n. 17/07 di conversione del D.L. 28.12.2006, n. 300 la su indicata scadenza del 31.12.2006 fu prorogata al 31.12.2007.

Al momento è ancora in corso di esame una proposta legislativa di riforma del trasporto pubblico locale (ddl n. 772, più conosciuto come ddl "Lanzillotta") che prevede in via generale l'espletamento di procedure concorsuali per l'affidamento di qualsivoglia servizio, assegnando all'affidamento diretto il carattere di assoluta eccezionalità, con l'obbligo, per l'ente affidante, di motivare adeguatamente le ragioni che impongono di farvi ricorso, supportate da un'analisi di mercato ed una valutazione comparativa da inviare all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Nel frattempo è stato emanato il nuovo Regolamento CE n. 1370 del 23.10.2007 che, a decorrere dalla sua entrata in vigore stabilita due anni dopo la sua pubblicazione (3.12.2009), ha abrogato il Regolamento n. 1191/69, già modificato dal Regolamento n. 1893/91, che a sua volta aveva ispirato i principi di apertura alla concorrenza del D.Lgs. n. 422/97 e le relative leggi regionali di attuazione. Il nuovo Regolamento restringe ancora di più l'ambito di applicazione degli affidamenti diretti limitandolo in pratica ai servizi ferroviari e alle sole imprese di modeste dimensioni (max: 600.000 aut.km/anno).

1.2 Il ruolo dell'AMAT nel contesto normativo.

1.2.1 Il rapporto con gli enti affidanti.

Nella fattispecie di affidataria "in house" rientra l'Azienda per la Mobilità dell'Area di Taranto – AMAT S.p.A., società con capitale di € 8.400.000,00 interamente posseduto dal Comune di Taranto, per i servizi di TPL automobilistico che si svolgono nel territorio comunale, sviluppando la parte preponderante della percorrenza (7.003.255 aut.km/anno sul totale di 8.391.012, pari a circa l'84%).

Oltre ai predetti servizi ricadenti nella competenza di programmazione e di amministrazione del Comune di Taranto, l'AMAT esercita servizi di trasporto

pubblico automobilistico che interessano i territori dei comuni finitimi di Leporano e di Statte, sviluppando la percorrenza annua di 1.387.757 aut.km (16% del totale circa). Tali servizi sono stati impropriamente compresi nella rete di servizi "interurbani" attribuita dalla Regione alla Provincia di Taranto in quanto interessanti, sia pure marginalmente, ambiti territoriali sovracomunali. La Regione ha infatti disatteso, in sede di definizione delle "reti" di servizi automobilistici con l'approvazione del primo Piano Triennale dei Servizi (PTS), la disposizione legislativa di cui all'art. 4, comma 5 e art. 16, comma 7, della L.R. n. 18/02 che, in sostituzione dell'originario criterio della competenza rigidamente legato agli ambiti territoriali, ha disposto per ciascun servizio di trasporto l'individuazione dell'ente competente sulla base del più appropriato criterio della prevalenza delle residenze dell'utenza interessata al servizio di trasporto. In relazione alla recente decisione della Regione Puglia di dotarsi di un nuovo Piano Regionale Trasporti (PRT) e Piano Triennale dei Servizi (PTS) in sostituzione di quelli invalidati dal TAR Puglia con sentenza n. 4331/2003, a seguito delle impugnative prodotte da vari enti locali, è auspicabile che sia corretta l'erronea classificazione regionale dei servizi attuata con il precedente PTS e possano pertanto essere raggruppati nella competenza del Comune di Taranto tutti i servizi di trasporto gestiti dall'AMAT. Ciò per motivi non soltanto di carattere formale, quale la classificazione "interurbana" di servizi che a tutti gli effetti hanno caratteristiche "urbane" o al più "suburbane" (secondo la definizione di cui all'art. 2, comma 7 della L.R. 18/02), ma anche e soprattutto per eliminare alcune incongruenze che derivano dalla erronea classificazione quali l'applicazione di tariffe chilometriche tipiche dei servizi extraurbani, ma non praticabili nel trasporto pubblico urbano, la destinazione dei finanziamenti regionali finalizzati all'acquisto di autobus interurbani, ovviamente inadeguati alla tipologia del servizio da svolgere.

La Provincia di Taranto ha affidato con procedura concorsuale la gestione della rete interurbana attribuita alla sua competenza, comprendente le predette linee per Leporano e per Statte gestite dall'AMAT, al Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi (Co.Tra.A.P.), risultato aggiudicatario della gara espletata.

Il Co.Tra.A.P., a sua volta, ha demandato all'AMAT la gestione dei servizi già esercitati dalla stessa, in qualità di consorziata con quota pari al 2%, regolando i rapporti con apposito contratto di servizio di durata novennale, dal 1° gennaio 2005 al 31 dicembre 2013, sottoscritto in data 11 febbraio 2005.

In ottemperanza alla deliberazione del Consiglio comunale di Taranto n. 144 del 16/17 dicembre 2005, nell'Assemblea dell'11 novembre 2006 l'AMAT ha

adeguato il proprio statuto allo schema definito dalla predetta deliberazione che prevede, tra l'altro, la cessione a terzi del 51% delle azioni.

Va evidenziato, al riguardo, che l'attuazione della prevista cessione del 51% delle azioni, a parte ogni considerazione circa la reperibilità – allo stato attuale – di validi acquirenti per il valore sopraindicato ed alle condizioni previste dalla vigente legislazione (la cessione avrebbe comunque scadenza coincidente con la scadenza del contratto di servizio), comprometterebbe il possesso dei requisiti propri dell'affidataria "in house", grazie ai quali l'AMAT ha ricevuto in affidamento anche il servizio di trasporto marittimo, nonché, dal 1° agosto 2007, quello la sosta regolamentata nel centro cittadino di Taranto, di cui si dirà nel seguito.

La conservazione dei predetti requisiti, perfezionati in occasione dell'Assemblea indetta il 6 marzo 2007 per adeguare lo Statuto alle sopravvenute disposizioni recate dalla Finanziaria 2007 e dalla legge regionale n. 22/2006, costituisce quindi premessa indispensabile affinché l'AMAT possa essere destinataria in via diretta di nuovi servizi diversi dal TPL, quale ad esempio il trasporto scolastico o dei soggetti diversamente abili.

In definitiva si ritiene che la richiamata problematica connessa all'attuazione delle decisioni assunte all'epoca dal Civico Ente, consigli di soprassedere, al momento, dalla loro attuazione, anche in vista della futura entrata in vigore (3.12.2009) del richiamato nuovo Regolamento CE n. 1370/2007 e delle novità che potrebbero scaturire dalla riforma della legislazione nazionale in materia. Né può trascurarsi la circostanza che l'azzeramento subito dal capitale sociale a seguito della svalutazione dei crediti vantati nei confronti del Comune, conseguente alla transazione sottoscritta con l'Organo Straordinario di Liquidazione in data 18.12.2007, e la conseguente necessità della ricostituzione del capitale sociale, al momento in fase di attuazione, rende indispensabile una riconsiderazione delle decisioni a suo tempo assunte dall'Amministrazione comunale sull'assetto societario dell'AMAT.

1.2.2 Le relazioni industriali.

Le sopra richiamate incertezze normative che caratterizzano la lunga stagione transitoria della riforma liberalizzatrice del trasporto pubblico locale si riflettono inevitabilmente sul sistema delle relazioni industriali e sindacali, traducendosi spesso in un ulteriore motivo di rallentamento dei processi di recupero

dei produttività. Il settore del TPL rimane, a dispetto della intervenuta e ormai consolidata privatizzazione del pubblico impiego, un settore per molti aspetti "speciale", ancora regolato dal R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 che, a distanza di tre quarti di secolo, rappresenta ancora, nel bene e nel male, la principale fonte giuridica del trattamento normativo dei lavoratori del settore. Ciò malgrado il legislatore nazionale (L. 270/88) abbia da circa venti anni affidato alla contrattazione collettiva nazionale la facoltà di modificare o sopprimere tale fonte normativa "speciale" ed i più recenti pronunciamenti della Cassazione (Sentenza a Sezioni unite n. 460 del 13.01.2005) abbiano abbondantemente argomentato sulla "devitalizzazione" di molte sue parti.

Basti richiamare, al riguardo, alcune specificità che caratterizzano ancora negativamente il sistema delle relazioni industriali, quali:

- la commistione dei ruoli nell'attività negoziale, ancora "assistita" da soggetti istituzionali, quali il Governo, per la contrattazione collettiva nazionale, o l'Assessore regionale o il Sindaco per le vertenze a livello locale;
- la sistematica presenza di molteplici sigle sindacali, che determina un non trascurabile livello di litigiosità, anche tra le sigle medesime, e costituisce pertanto un serio ostacolo allo sviluppo di efficaci relazioni industriali;
- l'ambiguità dei confini tra i livelli negoziali centrale e aziendale, che ha favorito in tutte le aziende una notevolissima mole di accordi aziendali con conseguenti difficoltà di gestione.

A tali negatività non si sottrae l'AMAT che conta la presenza di sei sigle sindacali, come dimostrano le esperienze di questi ultimi anni, durante i quali si è rivelato estremamente complicato riuscire a pervenire in tempi ragionevoli ad intese anche su aspetti non particolarmente complessi.

1.2.3 Il Premio di risultato.

Soltanto un corretto recupero di tali relazioni potrà consentire il superamento dell'attuale situazione di stallo nelle relazioni industriali e dare risposta alle comprensibili aspettative del personale dipendente.

Tra queste, uno dei nodi principali da affrontare nelle settimane immediatamente successive all'approvazione del presente Piano da parte del Socio unico Comune di Taranto, e all'avvenuta ricapitalizzazione della Società, è il raggiungimento di un accordo sul Premio di risultato, nel solco di quanto previsto dall'art. 6 del CCNL 25.07.1997, con tutte le Sigle sindacali aziendali.

Tale obiettivo andrà perseguito dall'Azienda e dalle OO.SS. superando le difficoltà che hanno consentito sinora di definire singoli accordi tematici (vendita biglietti a bordo, evitati sinistri, attività di verifica a bordo), ma non un accordo organico applicabile a tutto il personale, individuando congiuntamente programmi e misure che abbiano quale finalità l'incremento di produttività, della qualità e della competitività dell'Azienda e che solo nella misura della loro realizzazione consentiranno di riconoscere al personale il Premio di risultato.

Tale accordo dovrà essere applicabile a tutto il personale aziendale, compreso quello impegnato nella gestione della sosta tariffata e negli altri eventuali nuovi servizi che si dovessero affidare all'Azienda.

L'auspicio è che si riesca effettivamente a caratterizzare, al livello aziendale, tale istituto con i suoi principi ispiratori, i quali mirano a definire i fattori di miglioramento delle performances aziendali, di gruppi di lavoratori ed individuali, ed a premiare in misura maggiore coloro che, più degli altri, contribuiscono al raggiungimento di tali miglioramenti, tenendo anche conto di quanto previsto dall'art. 3 dell'A.N. 27/11/2000.

1.3 Le prospettive del Piano.

Il contesto normativo sopra richiamato, pur nelle incertezze delle attuali iniziative legislative, tende inequivocabilmente a restringere il campo di applicazione degli affidamenti di servizi in via diretta (*in house*) da parte degli enti locali, già inapplicabili per i servizi di trasporto pubblico locale.

È quindi più che logico prevedere che le società di gestione di trasporto pubblico locale (generalmente comunali) che ne hanno beneficiato saranno impegnate in un prossimo futuro, nella più lontana delle ipotesi alla scadenza dei contratti in corso, in procedure concorsuali per poter continuare a gestire i propri servizi.

Ne deriva, in ogni caso, la necessità per l'AMAT di intensificare senza indugi il processo di riorganizzazione e ristrutturazione già attivato, processo che non può limitarsi a conseguire il pur necessario equilibrio economico del bilancio, ma deve puntare decisamente al raggiungimento di livelli progressivamente più elevati di competitività e di efficienza produttiva, obiettivo peraltro già da tempo (A.N. 27.11.2000) contrattualmente sancito e condiviso dalle Parti sociali a livello nazionale.

Quanto sopra rappresenta irrinunciabile premessa per portare l'Azienda AMAT nelle condizioni di poter affrontare favorevolmente le situazioni competi-

tive di mercato che certamente il futuro più o meno prossimo le riserva, reso ancora più incerto dalla difficile situazione amministrativa in cui versa il socio unico Comune di Taranto dopo la dichiarazione di dissesto formalizzata con deliberazione del Commissario Straordinario n. 234 del 17 ottobre 2006.

In considerazione delle incertezze derivanti dallo scenario sopra rappresentato, si è contenuto nel biennio 2008/2009 l'arco temporale di riferimento del presente piano che, pertanto, assume valenza di pianificazione tattica di breve periodo e riguarda interventi gestionali finalizzati ad ottimizzare l'esistente. Resta fermo che lo stesso dovrà essere convenientemente modificato e/o integrato in relazione a possibili mutamenti che dovessero verificarsi nell'immediato futuro.

Si aggiunge che la richiamata necessità di raggiungere livelli progressivamente più elevati di competitività e di efficienza produttiva corrisponde anche ad una precisa direttiva dell'Amministrazione comunale che, tra le misure da adottarsi previste nell'ipotesi di bilancio stabilmente riequilibrato, ha esplicitamente indicato per le società partecipate l'obiettivo della *"riduzione ulteriore dei costi di gestione con obbligo delle stesse di presentare all'Ente ipotesi di fattibilità gestionali più economiche ed efficienti"*. A tale obiettivo si ispira costantemente il presente Piano, come sarà evidenziato nel seguito.

Si pone infine nel dovuto rilievo che l'enunciato obiettivo del risanamento e del rilancio dell'azienda AMAT è stato coniugato, nel presente piano, con l'intento di individuare percorsi attuativi che non comportino impatti sociali con il personale dipendente e che potranno quindi essere condivisi e sostenuti dalle organizzazioni sindacali aziendali. Tanto nel comune responsabile intento di traghettare l'Azienda verso un assetto che non si limiti ad assicurarne la sopravvivenza, ma crei le premesse per affrontare i confronti competitivi che il futuro le riserva e conquistare a buon diritto il ruolo di principale attore nelle nuove forme di governance del sistema mobilità urbana.

2. I SERVIZI SVOLTI

2.1 Servizi automobilistici.

Tutti i servizi automobilistici gestiti dall'AMAT sono stati classificati "minimi" dalla Regione che – ai sensi dell'art. 5 della L. R. n. 18/02 – trasferisce annualmente per gli stessi € 15.057.685,00 per quelli comunali ed € 2.857.205,44 per quelli provinciali.

Il rapporto tra Comune di Taranto ed AMAT è regolato dal contratto di servizio sottoscritto in data 20 gennaio 2004, con durata novennale dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2012. Tale contratto prevede, in aggiunta al corrispettivo corrispondente alle risorse trasferite dalla Regione, la sua rivalutazione sulla base del tasso di inflazione ai sensi dell'art. 19, comma 3, della L.R. n. 18/02, oltre ad alcune compensazioni aggiuntive già accordate nel passato e confermate all'art. 14 del vigente contratto, che riguardano:

- le agevolazioni tariffarie riconosciute a particolari categorie di utenti, nella misura determinata con deliberazione della Giunta comunale n. 489 del 28.12.2000 (analoghe agevolazioni e compensi sussistono per i comuni di Statte e Leporano);
- l'esercizio di alcune linee socialmente utili, ma non remunerative dei costi, nella misura di € 0,5965/aut.km, annualmente revisionata sulla base del tasso reale di inflazione riferito all'anno precedente. Le compensazioni sono annualmente determinate nella loro misura massima sulla base delle effettive percorrenze chilometriche per le linee improduttive svolte, così come individuate nel contratto di servizio. Nel rispetto della predetta misura massima, il riconoscimento effettivo da parte del Comune interviene in ogni caso fino al conseguimento dell'equilibrio del bilancio.

Con riferimento a queste compensazioni aggiuntive a carico del bilancio del Comune di Taranto, che negli ultimi esercizi corrispondevano a circa 4.000.000,00 milioni di euro, in data 10.11.2005 è stato sottoscritto tra AMAT e Comune un atto di intesa che prevedeva la graduale riduzione delle stesse, fino all'azzeramento nell'arco di tre anni, a fronte di un aumento tariffario (che ha trovato applicazione dal 1° gennaio 2006) e di alcuni interventi (non attuati) finalizzati ad aumentare la produttività del servizio (corsie riservate, attivazione di parcheggi di scambio nelle località Cimino e Toscano). Tale atto di intesa non ha però trovato concreta attuazione contrattuale ed è stato quindi revocato dal

Consiglio di Amministrazione dell'AMAT con deliberazione n. 57 del 15.11.2006, notificata al Comune di Taranto.

A carico del Comune di Taranto sono anche gli adeguamenti in base agli indici ISTAT-FOI delle compensazioni dovute per lo svolgimento dei servizi minimi, ai sensi dell'art. 19, comma 3, della L. R. n. 18/02.

In definitiva, gli importi fatturati dall'AMAT al Comune di Taranto in forza dei contratti di servizio di cui si è detto, nell'anno 2006 sono stati in totale, al netto di I.V.A., pari a € 19.979.014,94, di cui:

- € 15.633.056,58 per corrispettivi;
- € 3.332.690,36 per integrazioni tariffarie;
- € 1.013.268,00 per compensazioni per linee improduttive.

Nell'anno 2007 gli importi fatturati sono risultati complessivamente pari ad € 19.759.518,83 (al netto di I.V.A.), di cui:

- € 15.914.623,41 a titolo di compensazioni per servizi minimi di trasporti a mezzo autobus;
- € 180.150,00 a titolo di compensazioni per servizi minimi di trasporto a mezzo motonavi;
- € 2.827.004,09 a titolo di compensazioni per integrazioni tariffarie;
- € 837.741,33 a titolo di compensazioni per linee improduttive;

Si pone qui in evidenza la netta diminuzione, registrata nell'esercizio 2007 rispetto all'esercizio 2006, degli importi a totale carico del bilancio comunale a titolo di compensazioni per linee improduttive e per integrazioni tariffarie, passate da complessivamente da € 4.345.958 nel 2006 ad € 3.664.745 nel 2007, quindi con una diminuzione di € 681.213 corrispondente a circa il 16%. Tanto in linea con l'enunciato obiettivo di ridurre progressivamente gli oneri gestionali gravanti sulla finanza locale.

Una ulteriore riduzione degli oneri attualmente gravanti sul bilancio comunale è realizzabile, per quanto riguarda le linee improduttive, tramite la radicale ristrutturazione della rete dei servizi, di cui si dirà nel seguito. Per le compensazioni delle agevolazioni tariffarie in favore delle categorie disagiate, non ritenendosi al momento applicabile un nuovo incremento tariffario per le motivazioni espresse al successivo punto 3.1.1, non si intravede altra possibilità di riduzione se non in una rivisitazione delle disposizioni dettate al riguardo dalla Giunta comunale con la deliberazione n. 489/2000.

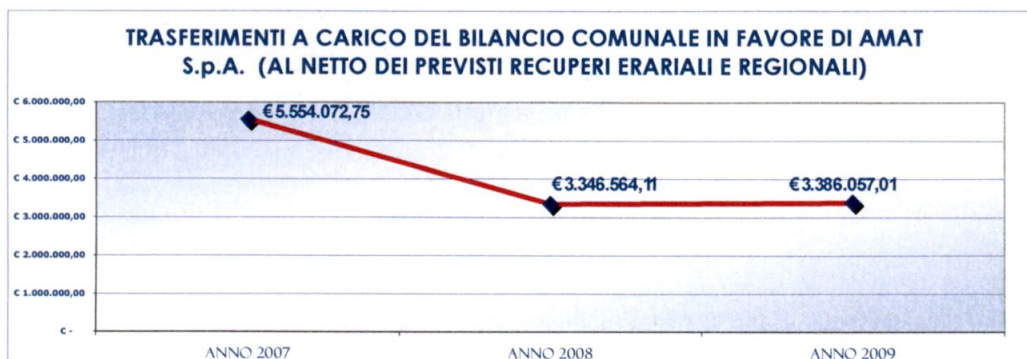
Si evidenzia infine, per quanto riguarda gli adeguamenti annuali del corrispettivo contrattuale sulla base degli indici di inflazione ISTAT-FOI sino ad oggi a carico del Comune affidante ai sensi dell'art. 19, comma 3, della legge regiona-

le n. 18/2002, che la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Finanziaria 2008) – art. 1, comma 295 – ha invece trasferito detto onere, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti, a carico dei bilanci delle regioni a statuto ordinario riconoscendo a tal fine alle stesse apposita compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione.

Considerando i trasferimenti al lordo di I.V.A., al fine di calcolare gli oneri complessivamente gravanti sul bilancio del Civico Ente, e tenendo allo stesso tempo conto dei recuperi statali e regionali (I.V.A. sui contratti di servizio, ai sensi dell'art. 2 del D.M. 22/12/2000 e del D.P.C.M. 16/02/2007 e contribuzione a titolo di adeguamento ISTAT delle compensazioni previste dai contratti di servizio, ai sensi dell'art. 1, comma 295, della legge 244/2007), si può ricavare, dalla seguente tabella, la misura dei trasferimenti netti in favore dell'AMAT che graveranno complessivamente sul bilancio comunale nel biennio 2008-2009. Tali importi, confrontati a quello del bilancio 2007, evidenziano una riduzione dell'onere a carico del bilancio comunale, per entrambi gli anni considerati, pari a circa il 40%. Tale analisi conferma gli effetti positivi che la gestione della Società proietterà sul bilancio comunale nel periodo contemplato dal presente Piano.

TRASFERIMENTI IN FAVORE DI AMAT S.p.A. A CARICO DEL BILANCIO COMUNALE (AL LORDO E AL NETTO DEI RECUPERI)

CORRISPETTIVI LORDI A CARICO DEL COMUNE (IVA INCLUSA)	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
CORRISPETTIVI FONDO REGIONALE TRASPORTI - AUTOBUS	€ 17.506.085,74	€ 17.943.737,88	€ 18.392.331,33
CORRISPETTIVI FONDO REGIONALE TRASPORTI - MOTONAVI	€ 198.165,00	€ 203.119,13	€ 208.197,10
CORRISPETTIVI PER INTEGRAZIONI TARIFFARIE	€ 3.159.303,26	€ 2.640.000,00	€ 2.655.000,00
CORRISPETTIVI PER LINEE SOCIALI A SCARSA FREQUENTAZIONE	€ 921.515,46	€ -	€ -
TOTALE CORRISPETTIVI A CARICO DEL COMUNE (IVA INCLUSA) - [A]	€ 21.785.069,46	€ 20.786.857,01	€ 21.255.528,43
QUOTE DEI CORRISPETTIVI RECUPERATE DAL COMUNE	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
FONDO REGIONALE TRASPORTI - AUTOLINEE	€ 15.057.685,20	€ 15.057.685,20	€ 15.057.685,20
FONDO REGIONALE TRASPORTI - MOTONAVI	€ 180.150,00	€ 180.150,00	€ 180.150,00
ADEGUAMENTO INTROITI (art. 1, commi 295-312, Legge Finanziaria 2008) - MISURA PRESUNTA PARI ALLE VARIAZ. DELL'INDICE ISTAT-FOI	€ -	€ 1.254.803,79	€ 1.662.616,01
RECUPERO QUOTA I.V.A. SUI CONTRATTI DI SERVIZIO (PARI AL 50,148%) RIMBORSATA DALLO STATO (D.P.C.M. 16/02/2007)	€ 993.161,51	€ 947.653,91	€ 969.020,22
TOTALE RECUPERI ONERI A CARICO DEL COMUNE - [B]	€ 16.230.996,71	€ 17.440.292,90	€ 17.869.471,43
TOTALE ONERI A CARICO DEL COMUNE (AL NETTO) [A - B]	€ 5.554.072,75	€ 3.346.564,11	€ 3.386.057,01



L'esercizio dei servizi automobilistici "suburbani" attribuiti alla competenza della Provincia di Taranto, e da questa aggiudicati al Consorzio Co.Tr.A.P. di cui si è detto, è regolato dal contratto sottoscritto tra AMAT e Co.Tr.A.P., di durata novennale con decorrenza 1° gennaio 2005 e scadenza 31 dicembre 2013. Il contratto prevede il corrispettivo annuo di € 2.857.205,00, al quale non è stato sino ad oggi applicato alcuna rivalutazione sulla base del tasso di inflazione, che l'art. 19 della legge regionale n. 18/02 pone a carico dell'Ente affidante. Ciò malgrado la disposizione generale recata dall'art. 6 della legge 24.12.1993, n. 537 (*"tutti i contratti ad esecuzione periodica o continuativa debbono recare una clausola di revisione periodica del prezzo"*), alla quale la giurisprudenza amministrativa ha costantemente attribuito valenza di precetto imperativo inderogabile.

L'AMAT non ha trascurato al riguardo le più opportune iniziative per ottenere il predetto riconoscimento, che potrà trovare soluzione nelle richiamate recenti disposizioni recate dalla legge 24.12.2007, n. 244 (Finanziaria 2008), art. 1, commi 295 e seguenti.

2.2 I servizi marittimi.

La rete del trasporto pubblico urbano di Taranto affidata all'AMAT con la deliberazione del Consiglio comunale di Taranto n. 102 del 22.12.03 comprende anche un servizio di trasporto pubblico effettuato con modalità marittima (idrovie), per il quale detto Comune ha ricevuto delega amministrativa dalla Giunta regionale con deliberazione n. 1063 del 12.07.06. Con la stessa deliberazione la Giunta regionale qualificava servizio "minimo", quindi con oneri a carico del bilancio regionale, il predetto servizio marittimo, il cui progetto prevedeva l'articolazione in due distinti collegamenti, uno - da effettuare in tutti i giorni feriali dell'anno - tra la città (banchina al piazzale Democrate) ed un molo di proprietà della Marina Militare ubicato in prossimità di Capo S.Vito, l'altro - previsto in tutti i giorni dal 1° giugno al 15 settembre - tra la città (piazzale Democrate) e l'isola di San Pietro, con accesso allo stabilimento elioterapico della Marina Militare. Di fatto il primo collegamento, peraltro rivelatosi di scarso interesse pubblico a seguito della sperimentazione effettuata negli anni precedenti, è risultato non attivabile a causa dell'interramento subito dallo specchio d'acqua prospiciente il molo di Capo San Vito, mentre il secondo, di accertato ben maggiore interesse pubblico, è stato in un primo momento ritenuto dalla Regione non qualificabile "minimo" (deliberazione G.R. n. 322 del 20.03.07).

A seguito di nuova istanza formulata dall'AMAT alla Regione, e delle sollecitazioni rivolte alla stessa dal Commissario Straordinario e dal Prefetto di Taranto, la Giunta regionale ha poi modificato la precedente determinazione con successiva deliberazione n. 618 del 21.05.2007, qualificando servizio "minimo" il solo servizio stagionale per l'isola di San Pietro, al quale ha attribuito un contributo di € 191.054,14/anno, quantificato sulla base di un nuovo piano economico elaborato dall'AMAT che prevedeva il raggiungimento dell'equilibrio economico. Detto servizio è stato quindi attivato con la stagione estiva 2007, previa sottoscrizione con il Comune del relativo contratto di servizio - rep. n. 8328 del 28.05.07- la cui scadenza coincide con quella del contratto per il TPL automobilistico di competenza comunale (31.12.2012).

Le caratteristiche tecniche del servizio svolto sono le seguenti:

- Linea: Piazzale Democate – Isola di S. Pietro;
- Lunghezza della linea: 8,3 km,
- Percorso: Piazzale Democate – Rampa L. Da Vinci – Isola di S. Pietro (e viceversa);
- Periodo di effettuazione: (1° giugno – 15 settembre), festivi compresi;
- Giorni di effettuazione: 105;
- Numero coppie di corse giornaliere programmate: 3;
- Percorrenza annua totale: $(8,3 \times 2 \times 3 \times 105) = \text{km } 5.229$;
- Imbarcazioni occorrenti: n. 2 motonavi, denominate "Clodia" ed "Adria", di proprietà dell'ACTV di Venezia, iscritte al registro navale di Venezia con i numeri VE 8360 e VE 8362, condotte in locazione dall'AMAT;
- Numero equipaggi occorrenti e loro composizione: n° 2 equipaggi, ognuno composto da 4 unità, in possesso dei profili professionali stabiliti dalla Capitaneria di porto di Taranto (assunte a tempo determinato per il periodo di effettuazione del servizio).

Il Piano economico approvato dalla Regione ha previsto un risultato economico positivo che trae spunto dai seguenti elementi:

- a. la revisione in diminuzione del servizio ipotizzato inizialmente con il progetto del 7.3.2006, limitato all'attuazione della sola linea estiva per l'isola di San Pietro, dimostratasi quella di effettivo interesse pubblico al confronto con la linea annuale per Capo San Vito;
- b. il riconoscimento di un corrispettivo regionale annuo di € 191.054,14 rapportato ai costi di esercizio del solo servizio stagionale estivo;
- c. la revisione significativa del livello tariffario 2007 rispetto a quello 2006.

2.3 Il servizio di sosta regolamentata.

In occasione della scadenza del contratto stipulato dal Comune di Taranto con la Compagnia Tarantina Parcheggi s.r.l. per la gestione della sosta regolamentata nel centro cittadino, l'AMAT ha formalizzato al Comune la propria disponibilità ad assumere la suddetta gestione con propria nota n. 2972 del 19/2/2007, evidenziando il possesso dei requisiti per l'affidamento diretto del servizio ai sensi dell'art. 113 del D.Lgs. n. 267/2000. L'AMAT ha quindi prodotto, a corredo della propria istanza, un piano economico nel quale venivano evidenziati i vantaggi che sarebbero derivati al Comune sia, in via diretta, dalla previsione di un canone a suo favore comunque commisurato al 22% dei ricavi del servizio, sia, in via indiretta, dagli utili gestionali che l'AMAT avrebbe potuto ottenere con una corretta ed efficiente gestione del servizio, utili che si sarebbero tradotti – per apposita previsione contenuta nel contratto del servizio automobilistico – in minori compensazioni a carico del bilancio comunale per l'esercizio delle linee automobilistiche improduttive ma socialmente utili di cui si è detto.

Detta proposta è stata oggetto di accoglimento da parte dell'Amministrazione comunale con le deliberazioni commissariali n. 726 del 27.04.2007 e n. 797 del 17.05.2007, che hanno trovato attuazione nella sottoscrizione del contratto di servizio rep. n. 8327 del 24.5.2007.

L'affidamento del servizio, con scadenza pari a quella dell'affidamento della rete di trasporto urbano (31.12.2012), ma con previsione di automatica decadenza nel caso di apertura a privati del capitale AMAT, ha posto a carico dell'AMAT l'obbligo di assumere tutti i dipendenti del precedente gestore (Compagnia Tarantina Parcheggi s.r.l.).

Entrambe le predette deliberazioni sono state impugnate dal precedente gestore innanzi al TAR Lecce. Nelle more delle decisioni del Tribunale Amministrativo l'AMAT ha attivato il servizio con decorrenza 1° agosto 2007, procedendo in via cautelativa all'assunzione del personale interessato con contratto a tempo determinato della durata di sei mesi e con contestuale impegno alla conferma a tempo indeterminato nel caso di esito favorevole del procedimento giudiziario.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia – Seconda Sezione di Lecce, si è quindi pronunciato con dispositivo n° 36/07, datato 14/11/2007, in parte respingendo ed in parte dichiarando inammissibile il suddetto ricorso n° 841/2007 proposto da Automobil Club di Taranto e dalla Compagnia Tarantina Parcheggi s.r.l.

2.4 Il trasporto scolastico riservato ai diversabili.

Con successiva nota in data 08.10.07 la Direzione Pubblica Istruzione del Comune ha fatto conoscere le effettive esigenze di trasporto riferite all'anno scolastico 2006/2007, che sono risultate di entità inferiore rispetto a quelle dell'anno precedente. Ciò ha comportato una proporzionale rimodulazione del corrispettivo, commisurato a n. 7 autobus e riproposto nella misura di € 42.000/mese, oltre IVA.

Con deliberazione n. 1 del 15.10.08 la Giunta comunale ha deliberato l'affidamento all'AMAT – per la durata di un anno a partire dalla sua attivazione (10 mesi) – dei servizi di trasporto riservati alle categorie dei diversamente abili nei termini sopra indicati, oltre ad un servizio di trasporto per normodotati, limitato ad alcune aree urbane svantaggiate per carenza di strutture scolastiche (Circoscrizioni Tamburi -Lido Azzurro, Paolo VI e Talsano-Lama-S.Vito).

Al momento sono incorso di definizione le modalità di effettuazione del servizio.

3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE DEI SERVIZI SVOLTI

3.1 Il servizio automobilistico.

Nelle tabelle che seguono sono riportate le principali caratteristiche fisiche dei servizi automobilistici effettuati (urbano e suburbano), in termini di percorso, numero di corse e percorrenze chilometriche giornaliere, distintamente per le linee urbane e suburbane e nei vari periodi e giorni dell'anno, con relativo riepilogo.

Si evidenzia che i dati sotto riportati sono di programma, suscettibili nella pratica attuazione di variazioni, in più o in meno, in relazione alle esigenze e ai condizionamenti dei servizi nel corso dell'anno, variazioni che comunque non comportano modifiche contrattuali se contenute nel limite del $\pm 3\%$ della percorrenza chilometrica.

TAB. 1 - SERVIZIO URBANO - Corse e Km giornalieri per singola linea (da linea 1-2 a linea 17)

Linea	Percorso	Servizio Invernale						Servizio Estivo					
		Feriale Scolastico		Feriale non Scolastico		Festivo		Feriale		Feriale Ridotto		Festivo	
		(gg. 206)		(gg. 14)		(gg. 49)		(gg. 51)		(gg. 32)		(gg. 13)	
		Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
1-2	Via Consiglio - Quartiere Tamburi	79	991	77	966	70	756	73	844	72	832	64	760
1-2	Quartiere Tamburi - Via Consiglio	87	985	84	951	80	864	80	925	78	902	65	750
1-2	Via Consiglio - Stabilimento ILVA	3	59	3	59	3	59	3	59	3	59	3	59
1-2	Stabilimento ILVA - Via Consiglio	3	57	3	57	3	57	3	57	3	57	3	57
3	Via Consiglio - Quartiere Tamburi	82	1.062	79	1.023	75	983	70	816	69	804	70	738
3	Quartiere Tamburi - Via Consiglio	95	1.002	93	981	85	896	77	812	75	791	74	832
5	Cimino - Via Margherita - Cimino	22	470	20	427	16	242	24	492	24	492	10	176
6	Porto Mercantile - Q.re Taranto 2 - Porto Mercantile	24	507	20	423	10	180	24	554	24	554	6	123
8	Quartiere CEP - Porto Mercantile	98	1.532	94	1.469	84	1.205	85	1.28	82	1.23	75	1.259
8	Porto Mercantile - Quartiere CEP	100	1.516	96	1.455	92	1.320	87	1.310	84	1.265	77	1.199
9	Porto Mercantile - Buffoluto - Porto Mercantile	6	112	6	112	6	112	6	1.125	6	1.125	6	112
11	P. Mercantile - Ospedale Nord - Porto Mercantile	35	1.179	35	1.179	34	1.143	34	1.143	34	1.143	32	1.051
13	Porto Mercantile - Stabilimento ILVA - Porto Mercantile	8	130	8	130	8	130	8	130	8	130	10	158
15	Porto Mercantile - Lido Azzurro - Porto Mercantile	29	935	26	838	25	803	35	1.138	34	1.105	27	896
17	Porto Mercantile - Torre Rossa - Porto Mercantile	41	1.331	39	1.266	34	1.091	33	1.071	36	1.168	39	1.112

TAB. 1 - SERVIZIO URBANO - Corse e Km giornalieri per singola linea (da linea 18 a linea 32)

Linea	Percorso	Servizio Invernale						Servizio Estivo					
		Feriale Scolastico		Feriale non Scolastico		Festivo		Feriale		Feriale Ridotto		Festivo	
		(gg. 206)		(gg. 14)		(gg. 49)		(gg. 51)		(gg. 32)		(gg. 13)	
		Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
18	Via Consiglio - Via Scoglio del Tonno - Via Consiglio	28	444	22	349	14	222	14	222	14	222	12	195
22	Via Margherita - Faro - Lama - Talsano - Pezzavilla	22	717	20	652	18	586	17	553	16	520	15	279
22	Pezzavilla - Talsano - Lama - Faro - Via Margherita	21	667	20	635	18	572	17	540	16	508	16	295
23	Via Consiglio - Sanarica - Via Consiglio	8	484	8	484	6	363	5	302	5	302	11	406
24	Via Consiglio - Torre Rossa - Via Consiglio	23	1.463	22	1.399	10	560	22	1.399	20	1.272	9	543
25	Pezzavilla - San Domenico - Via Margherita - Pezzavilla	17	698	17	698	17	698	18	740	18	740	18	740
27	Porto Mercantile - Talsano - Lama - Faro - Porto Mercantile	43	1.765	43	1.765	30	1.192	34	1.313	34	1.313	34	1.313
28	Porto Mercantile - Faro - Lama - Talsano - Porto Mercantile	39	1.482	39	1.482	28	1.064	38	1.444	38	1.444	35	1.263
29	Porto Mercantile - Via Dante - Talsano - Pezzavilla	17	351	17	351	17	351	17	351	17	351	17	351
29	Pezzavilla - Talsano - Porto Mercantile	16	334	16	334	16	334	16	334	16	334	16	334
30	Quartiere CEP - Pezzavilla	0	0	0	0	0	0	9	220	9	220	9	220
30	Pezzavilla - Quartiere CEP	0	0	0	0	0	0	9	235	9	235	9	235
32	Quartiere CEP - V.le Magna Grecia - Faro San Vito	0	0	0	0	0	0	3	42	3	42	3	44
TOTALI		946	20.273	907	19.485	799	15.783	861	18.299	847	18.053	765	15.500

TAB. 2 - SERVIZIO SUBURBANO - Corse e Km giornalieri per singola linea

Linea	Percorso	Servizio Invernale						Servizio Estivo					
		Feriale Scolastico		Feriale non Scolastico		Festivo		Feriale		Feriale Ridotto		Festivo	
		(gg. 206)		(gg. 14)		(gg. 49)		(gg. 51)		(gg. 32)		(gg. 13)	
		Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
4	Porto Mercantile - Statte - Porto Mercantile	44	1.322	43	1.292	43	1.292	42	1.284	42	1.284	40	1.211
4	Porto Mercantile - Statte	2	46	2	46	2	46	2	46	2	46	3	56
4	Statte - Porto Mercantile	2	55	2	55	2	55	2	55	2	55	1	29
4	Statte - Stabiimento ILVA	3	54	3	54	3	54	3	54	3	54	3	56
4	Stabiimento ILVA - Statte	3	54	3	54	3	54	3	54	3	54	2	36
14	Via Consiglio - Leporano - Saturo - Via Consiglio	25	1.096	24	1.052	19	835	32	1.374	32	1.374	27	1.214
16	Via Consiglio - Saturo - Leporano - Via Consiglio	25	1.140	24	1.094	22	1.030	24	1.127	24	1.127	22	1.030
TOTALI		104	3.767	101	3.647	94	3.366	108	3.994	108	3.994	98	3.632

TAB. 3 - SERVIZIO URBANO E SUBURBANO - Riepilogo corse e Km giornalieri

N. B.: Entro parentesi sono riportati i valori relativi al servizio invernale "non scolastico" e quelli relativi al servizio estivo "ridotto"		Servizio invernale				Servizio estivo			
		Feriale (gg. 206)		Festivo (gg 49)		Feriale (gg. 51)		Festivo (gg. 13)	
		Non scolastico (gg. 14)				Ridotto (gg. 32)			
A	Servizio urbano	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
		946	20.273	799	15.783	861	18.299	765	15.500
		(907)	(19.485)			(847)	(18.053)		
		Km 4.449.028		Km 773.367		Km 1.510.945		km 201.500	
		Totale km urbano 6.934.840							
B	Servizio suburbano	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
		104	3.767	94	3.366	108	3.994	98	3.632
		(101)	(3647)			(108)	(3.994)		
		Km 827.060		Km 164.934		Km 331.502		km 47.216	
		Totale km suburbano 1.370.712							
C	Totali "urbano + suburbano"	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g	Corse/g	Km/g
		1.050	24.040	893	19.149	969	22.293	863	19.132
		(1.008)	(23.132)			(955)	(22.047)		
		Km 5.276.088		Km 938.301		Km 1.842.447		km 248.716	
		Totale km urbano + totale Km suburbano 8.305.552							

3.1.1 Le tariffe applicate sul servizio automobilistico

Si riportano nel seguito le tariffe applicate sul servizio automobilistico a partire dal 1° gennaio 2006.

TAB. 4 - SERVIZIO AUTOMOBILISTICO - Tariffe biglietti

BIGLIETTI	TARIFFA
BIGLIETTO ORDINARIO DI CORSA SEMPLICE - BiO	€ 0,90
BIGLIETTO A TEMPO (90 MINUTI) - BiT	€ 1,20
BIGLIETTO SUBURBANO - BiS	€ 1,10
BIGLIETTO ACQUISTATO IN VETTURA (corsa semplice) - BiV	€ 1,50
BIGLIETTO URBANO SOLUZIONE 1 GIORNO - BUS 1	€ 2,40
BIGLIETTO URBANO SOLUZIONE 3 GIORNI - BUS 3	€ 6,00
BIGLIETTO URBANO SOLUZIONE 7 GIORNI - BUS 7	€ 14,50

TAB. 5 - SERVIZIO AUTOMOBILISTICO - Tariffe abbonamenti mensili

ABBONAMENTI MENSILI	TARIFFA INDUSTRIALE	TARIFFA VIGENTE PER I RESIDENTI NEL COMUNE DI TARANTO	
		Quota Utente	Quota Comune
LIBERA CIRCOLAZIONE PERSONALE	€ 45,30	34,00	11,30
LAVORATORI DIPENDENTI	€ 44,30	31,00	13,30
GIOVANI DI ETÀ INFERIORE A 21 ANNI	€ 44,70	19,00	25,70
DISOCCUPATI - CASSINTEGRATI	€ 44,70	19,00	25,70
CASALINGHE	€ 44,70	19,00	25,70
UTENTI DI ETÀ SUPERIORE 65 ANNI	€ 44,40	15,00	29,40
PENSIONATI AL MINIMO I.N.P.S.	€ 44,40	15,00	29,40
UTENTI CON INVALIDITÀ A PARTIRE DAL 34%	€ 44,40	15,00	29,40
MILITARI DI LEVA	€ 43,00	13,00	30,00
LIBERA CIRCOLAZIONE PERSONALE (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
LAVORATORI DIPENDENTI (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
GIOVANI DI ETÀ INFER. A 21 ANNI (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
DISOCCUPATI - CASSINTEGRATI (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
CASALINGHE (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
UTENTI DI ETÀ SUPERIORE 65 ANNI (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
PENSIONATI AL MINIMO I.N.P.S. (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
UTENTI CON INVALIDITÀ DAL 34% (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-
MILITARI DI LEVA (FERIALE)	€ 39,00	39,00	-

TAB. 6 - SERVIZIO AUTOMOBILISTICO - Tariffe abbonamenti annuali

ABBONAMENTI ANNUALI	TARIFFA INDUSTRIALE	TARIFFA VIGENTE PER I RESIDENTI NEL COMUNE DI TARANTO	
		Quota Utente	Quota Comune
LIBERA CIRCOLAZIONE PERSONALE	€ 475,60	340,00	135,60
LAVORATORI DIPENDENTI	€ 469,60	310,00	159,60
GIOVANI DI ETÀ INFERIORE A 21 ANNI	€ 498,40	190,00	308,40
DISOCCUPATI - CASSINTEGRATI	€ 498,40	190,00	308,40
CASALINGHE	€ 498,40	190,00	308,40
UTENTI DI ETÀ SUPERIORE 65 ANNI	€ 502,80	150,00	352,80
PENSIONATI AL MINIMO I.N.P.S.	€ 502,80	150,00	352,80
UTENTI CON INVALIDITÀ A PARTIRE DAL 34%	€ 502,80	150,00	352,80

Le risultanze consuntive dei prodotti del traffico dell'anno 2006 denunciano una lieve contrazione della domanda di trasporto, addebitabile all'elasticità della stessa conseguente all'aumento applicato a decorrere dal 1° gennaio 2006, ma certamente anche alla situazione generale determinatasi con il dissesto dell'Amministrazione comunale. Le risultanze del 2007 non si discostano nel complesso da quelle dell'esercizio precedente, registrando solo una lieve migrazione dei viaggiatori con biglietto ordinario (€ 0,90, superiore al "minimo" stabilito dalla Regione in € 0,80) verso l'acquisto di abbonamenti.

Per quanto sopra, al momento non si ritiene opportuna, né economica-

mente conveniente, l'applicazione di ulteriori aumenti tariffari, tenuto conto che, se non accompagnati da un sensibile miglioramento della qualità percepita del servizio offerto, non accrescerebbe certamente la propensione all'utilizzo del trasporto pubblico.

3.1.2 Prospettive di interventi sul servizio automobilistico

Dalla su riportata tabella di riepilogo del numero di corse e delle percorrenze si evince, tra l'altro, che il servizio offerto nei giorni festivi è pari a circa l'80% (19.149 autobus.km/giorno / 24.040 autobus.km/giorno) di quello feriale nel periodo invernale ed ascende a circa l'86% (19.132/22.293) nel periodo estivo. Trattasi di percentuali del tutto abnormi in un servizio di trasporto urbano, caratterizzato da una domanda di trasporto costituita prevalentemente (70% circa) da viaggiatori in abbonamento, che di norma viaggiano per motivi di lavoro o di studio e quindi solo nelle giornate feriali.

Emerge, pertanto, la necessità di correggere l'esistente squilibrio attraverso una consistente riduzione del servizio festivo (almeno al 50% dell'attuale) con contestuale incremento di quello feriale, nella fasce orarie e sui percorsi che risultano meritevoli di potenziamento.

Altra rimodulazione del servizio offerto è suggerita dai dati statistici relativi alle frequentazioni riscontrate nelle fasce orarie di inizio (h 4,00 – 6,00) e fine giornata (h 22,00 – 24,00) che, da un rilievo sistematico effettuato nell'ottobre 2002, risultavano interessate da una media di 6,7 viaggiatori/corsa nella prima fascia e da 16,7 viaggiatori/corsa nell'ultima.

Tenuto conto che dal 2002 ad oggi la domanda di trasporto non ha subito variazioni quantitative o qualitative di grande rilievo, appare opportuno – sempre nell'intento di migliorare l'offerta di trasporto adeguandola alle effettive esigenze – sperimentare un trasferimento di quote dei servizi effettuati nella fascia oraria mattutina (4,00 – 6,00) alle fasce orarie di maggiore domanda.

Entrambe le rimodulazioni sopra indicate, fermo restando che la percorrenza complessiva annuale non potrà discostarsi, in più o in meno, dal limite contrattualmente stabilito nel 3% del totale, trovano il loro limite applicativo soprattutto nella disponibilità di personale e di autobus su cui l'azienda può contare giornalmente, quest'ultima al momento condizionata anche dalle criticità sussistenti nell'attività manutentiva, di cui si dirà nel seguito.

Infine si ritiene necessaria, anche in relazione alle difficoltà applicative sopra richiamate, una ottimizzazione della distribuzione territoriale del servizio

svolto e soprattutto una razionalizzazione dei percorsi delle linee attualmente esercitate.

La rete del trasporto urbano in Taranto, così come è andata sviluppandosi nel corso degli anni, si presenta al momento frammentata in un numero elevato di linee, alcune delle quali si differenziano solo per piccole varianti di percorso e possono pertanto essere utilmente unificate. Il tracciato dei percorsi risente infatti negativamente del fenomeno, tipico di molte realtà urbane, in forza del quale il trasporto pubblico ha potuto corrispondere alla crescente diffusione della domanda sul territorio, conseguente alla così detta "suburbanizzazione", più che con adeguati investimenti di potenziamento, con prolungamenti e deviazioni delle linee pre-esistenti, alcune delle quali giungono oggi a superare anche i 30 km in andata e altrettanti in ritorno. Ciò, ovviamente, a tutto svantaggio dei tempi di percorrenza e della frequenza delle corse, che costituiscono i più importanti indici di qualità di un servizio di trasporto urbano.

In tale contesto, che richiede, a monte, un'accurata analisi della domanda di trasporto, dovrà essere riorganizzata la rete delle linee, differenziando gerarchicamente quelle individuate come assi forti, con frequenza di passaggi non superiore a 10', opportunamente integrate con un sistema di linee secondarie, con funzione di linee di quartiere.

Risulta decisivo, a tal riguardo, un potenziamento delle corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico e del controllo dei fenomeni di sosta irregolare (doppia fila, ecc.), entrambi indispensabili per elevare la velocità commerciale del mezzo pubblico e rendere i tempi di percorrenza competitivi con quelli dell'auto privata.

Potranno essere anche utilmente sperimentati appositi collegamenti a "navetta" del centro cittadino con parcheggi di scambio tra trasporto privato e trasporto pubblico, il cui successo, come dimostrano le trascorse esperienze al riguardo, resta comunque condizionato, allo stato attuale della densità veicolare, dalla disponibilità dell'Amministrazione comunale ad adottare progressivamente misure restrittive per il traffico automobilistico privato e la realizzazione di adeguate infrastrutture.

La programmata attivazione del sistema di telerilevamento degli autobus in linea, già da tempo in dotazione all'Azienda ma abbisognevole di un adeguamento alle più moderne tecnologie sopravvenute nel settore, concorrerà validamente ad elevare la qualità del servizio offerto.

In definitiva, appare indifferibile e urgente porre in atto ogni iniziativa utile ad elevare il livello qualitativo dell'offerta di trasporto pubblico, oggi confinata in

una ristretta fascia di utenza e ad un numero di viaggi per abitante tra i più bassi riscontrabili in città di dimensioni paragonabili (poco più di 60 viaggi all'anno per abitante). Ciò nonostante la città di Taranto, pur non trovandosi ancora nelle situazioni drammatiche riscontrabili nelle grandi città italiane, non sia indenne da fenomeni di crescente congestione veicolare, tali da preannunciare in un prossimo futuro il raggiungimento di livelli non più "sostenibili" per la propria mobilità.

Sulla base di tale consapevolezza, il Comune e la sua Azienda per la mobilità devono concretamente prepararsi a corrispondere ad una domanda di trasporto pubblico certamente destinata a crescere nel tempo non soltanto per le ben note necessità di salvaguardia ambientale, ma anche in forza di quel mutamento automatico delle situazioni ambientali, già riscontrabile nelle grandi aree metropolitane, che porta l'auto privata ad essere sempre meno competitiva rispetto ad un trasporto pubblico accettabile sotto il profilo dell'affidabilità e della qualità dell'offerta.

3.2 Il servizio marittimo

3.2.1 Il servizio marittimo svolto

Nell'anno 2007 il servizio di trasporto marittimo – limitato, per le ragioni innanzi esposte, al solo collegamento estivo della città con l'isola di San Pietro, assentito dalla Regione in n. 3 coppie di corse giornaliere ai fini della qualificazione di servizio "minimo" – è stato svolto con il seguente programma di esercizio, più corrispondente alla effettiva specifica domanda:

TAB. 7 - SERVIZIO MARITTIMO - Orari di partenza dal Piazzale Democrate

ANDATA	ORARI DI PARTENZA				
Piazzale Democrate	8.45	10.30	14.15	16.30	18.00
Rampa Leonardo da Vinci	8.50	10.35	14.20	16.35	18.05
Isola di San Pietro	9.25	11.10	14.55	17.00	18.40

TAB. 8 - SERVIZIO MARITTIMO - Orari di partenza dall'isola di San Pietro

RITORNO	ORARI DI PARTENZA				
Isola di San Pietro	9.30	13.00	15.00	17.10	19.00
Rampa Leonardo da Vinci	10.05	13.35	15.35	17.45	19.35
Piazzale Democrate	10.10	13.40	15.40	17.50	19.40

Le tariffe applicate nel 2007, rivenienti dal contratto di servizio sottoscritto con il Comune di Taranto che ne ha la delega amministrativa, sono state le seguenti:

TAB. 9 - SERVIZIO MARITTIMO - Tariffe servizio di collegamento con l'isola di San Pietro

SERVIZIO DI COLLEGAMENTO CON L'ISOLA DI SAN PIETRO			
TITOLI DI VIAGGIO	TARIFFA RISERVATA AI MILITARI		TARIFFA RISERVATA AL PERSONALE NON MILITARE
	UFFICIALI, SOTTUFFICIALI E LORO FAMILIARI	DI RUOLO E TRUPPA E LORO FAMILIARI	
Biglietto di andata e ritorno	€ 2,50	€ 1,80	€ 4,00
Abbonamento mensile	€ 25,00	€ 9,00	-
Abbonamento stagionale	€ 45,00	€ 20,00	-

In aggiunta al predetto servizio di trasporto sono state anche effettuate, quando richieste dalla clientela, varie corse serali con finalità e percorso tipicamente turistici e con applicazione delle tariffe sotto riportate.

TAB. 10 - SERVIZIO MARITTIMO - Tariffe escursioni turistiche

SERVIZIO DI ESCURSIONI TURISTICHE NEI MARI DI TARANTO	
TITOLI DI VIAGGIO	TARIFFA
Biglietto ordinario	€ 6,00
Biglietto per gruppi	€ 4,00
Escursioni speciali con prenotazione esclusiva della motonave	€ 400,00

Le risultanze del traffico svolto nell'effettivo periodo di svolgimento del servizio nel 2007 (7 giugno – 16 settembre) sono state le seguenti:

- collegamenti con l'isola di San Pietro: n. 75.204 viaggiatori;
- corse serali turistiche: n. 9.260 viaggiatori;

I ricavi totali, pari a circa 112.000,00 euro, hanno subito una flessione rispetto al 2006, addebitabile quasi interamente al minor prodotto (-33%) dei servizi turistici.

Si evidenzia, tuttavia, che il predetto risultato economico, unitamente alla contribuzione assentita dalla Regione, ha consentito per la prima volta il raggiungimento dell'equilibrio economico nella gestione del servizio.

3.2.2 Prospettive di interventi sul servizio marittimo

La flessione riscontrata nei ricavi dei servizi turistici svolti, anche se in parte addebitabile alla ritardata attivazione dei servizi (7 giugno) rispetto allo scorso anno (1° maggio) per le motivazioni innanzi espresse (che hanno comportato di

fatto l'impossibilità di corrispondere alle richieste degli istituti scolastici), impone la necessità di ricercare nuove modalità di effettuazione, idonee a potenziarne la domanda, migliorandone le capacità attrattive. Appare inoltre opportuno un congruo ritocco delle tariffe applicate sui servizi di linea, in special modo quelle dei dipendenti della Marina Militare, che rappresentano la parte preponderante dei viaggiatori.

Il servizio, come già innanzi esposto, è svolto attualmente con due motonavi acquisite in locazione dall'Azienda A.C.T.V., capaci di trasportare 300 viaggiatori, idonee alla navigazione solo in acque interne. La domanda di trasporto ha richiesto spesso il loro utilizzo contemporaneo per corse bis, totalizzando nella stagione estiva 2007 una percorrenza di 8.732 km nei collegamenti con l'isola e km 1.530 nei servizi turistici e, quindi, una percorrenza complessiva di km 10.261.

È auspicabile che l'AMAT possa dotarsi in futuro di motonavi di sua proprietà, investimento che, per la sua rilevante entità, potrà essere preso in considerazione solo conseguendo un consistente concorso contributivo pubblico, regionale (ex art. 10 della L.R. n. 18/02) e/o statale.

Va rammentato, a tal riguardo, che l'AMAT ha formalizzato (nota prot. n. 14290 del 6/8/2007 alla conferenza dei servizi del 02.08.2007) la propria disponibilità, in forza dell'esperienza acquisita in tale settore, alla gestione di un altro servizio di trasporto marittimo di indubbio interesse pubblico, e cioè il collegamento della città di Taranto agli insediamenti costieri ubicati a sud della stessa. Trattasi di un progetto proposto alla Regione – nell'ambito della Misura 5.2 del P.O.R. Puglia 2000-2006 ("Servizi per il miglioramento funzionale della mobilità e del trasporto urbano a livello interno ai fini della riduzione dell'inquinamento atmosferico attraverso lo sviluppo delle migliori tecnologie – Interventi strutturali") – dai comuni di Pulsano (capofila), Leporano, Lizzano, Torricella e Maruggio, del costo previsto in € 2.849.462,35, che ha già ricevuto il finanziamento della Regione per € 2.650.000,00 ed è al momento in fase di attuazione.

In tale prospettiva, l'eventuale futura dotazione di mezzi navali aziendali dovrà essere orientata all'acquisto di motonavi adatte alla navigazione anche in mare aperto, con caratteristiche tecniche idonee a rendere effettivamente competitivo il trasporto marittimo costiero rispetto al parallelo trasporto terrestre (aliscafi).

3.3 Il servizio della sosta regolamentata

Il servizio è stato attivato il 1° agosto 2007 a seguito dell'Ordinanza n. 157

del 31 luglio 2007, costringendo quindi l'AMAT a dotarsi in brevissimo tempo di una propria organizzazione per una attività del tutto nuova rispetto a quella storicamente esercitata del trasporto pubblico. Si aggiunge che l'impugnativa delle deliberazioni comunali di affidamento, prodotta dal precedente gestore del servizio innanzi al Giudice Amministrativo, ha comportato la necessità di assumere provvedimenti che non presentassero rischi di irreversibilità, ivi compresa l'assunzione del personale che è stata disposta – come si è detto – a tempo determinato, sia pure con l'impegno alla trasformazione a tempo indeterminato nel caso di favorevole conclusione del contenzioso in atto.

Le stesse modalità attuative del servizio sono state opportunamente limitate, nella prima fase di attivazione, all'impiego dei tagliandi autoobliteranti (gratta e sosta), pur non trascurando l'attivazione di iniziative rivolte al tempestivo impiego di soluzioni più efficienti ed efficaci una volta definito il contenzioso pendente.

Nei primi cinque mesi di gestione del servizio sono state realizzate le vendite di tagliandi di sosta analiticamente dettagliate nelle due tabelle sottostanti, delle quali la prima riporta il numero di tagliandi di sosta venduti e la seconda gli introiti realizzati al netto di I.V.A.

P		ATTIVITÀ DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO					
		NUMERO TITOLI VENDUTI					
TITOLI DI VIAGGIO		AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE 2007
TAGLIANDI DI SOSTA E ABBONAMENTI	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,20	97.047	93.483	95.673	82.244	83.294	451.740
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,40	82.096	100.119	122.242	105.341	119.860	529.658
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,50	12.159	9.076	13.199	11.380	15.559	61.372
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,80	138.626	179.649	218.367	190.660	220.184	947.487
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 40,00	28	31	40	32	44	175
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 41,00	13	29	45	33	33	153
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 50,00	21	17	15	19	19	91
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 52,00	15	59	79	109	57	319
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 75,00	84	152	219	259	261	975
	TOTALI	330.089	382.615	449.879	390.076	439.311	1.991.970
		PROVENTI INCASSATI DALL'UTENZA AL NETTO DELL'I.V.A.					
TITOLI DI VIAGGIO		AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE 2007
TAGLIANDI DI SOSTA E ABBONAMENTI	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,20	16.174,50	15.580,50	15.945,46	13.707,25	13.882,33	75.290,04
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,40	27.365,33	33.373,00	40.747,37	35.113,57	39.953,33	176.552,60
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,50	5.066,25	3.781,67	5.499,45	4.741,52	6.482,92	25.571,81
	TAGLIANDI DI SOSTA DA € 0,80	92.417,33	119.766,00	145.578,14	127.106,91	146.789,33	631.657,71
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 40,00	933,33	1.033,33	1.333,30	1.066,60	1.466,67	5.833,23
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 41,00	444,17	990,83	1.537,53	1.127,61	1.127,50	5.227,64
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 50,00	875,00	708,33	625,04	791,74	791,67	3.791,78
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 52,00	650,00	2.555,75	3.423,00	4.724,48	2.470,00	13.823,23
	ABBONAMENTI MENSILI DA DA € 75,00	5.250,00	9.500,00	13.687,50	16.187,50	16.312,50	60.937,50
	TOTALI	149.175,91	187.289,41	228.376,79	204.567,18	229.276,25	998.685,54

Il risultato economico conseguito nei cinque mesi di gestione 2007 è evidenziato nelle seguenti tabelle:

Conto Economico (Pre-Consuntivo)		Esercizio 2007	
Gestione sosta tariffata			
A	VALORE DELLA PRODUZIONE		
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€	998.686
2	Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semil.e fin.	€	0
3	Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	€	0
4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	€	0
5	Altri ricavi e proventi	€	0
	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	€	998.686
B	COSTI DELLA PRODUZIONE		
6	Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€	60.784
7	Per servizi	€	45.540
8	Per godimento beni di terzi	€	219.711
9	Per il personale	€	706.483
10	Ammortamenti e svalutazioni	€	0
11	Variazioni delle rim. di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€	0
12	Accantonamenti per rischi	€	0
13	Altri accantonamenti	€	0
14	Oneri diversi di gestione	€	22.599
	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	€	1.055.116
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	€	-56.431
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15	Proventi da partecipazioni	€	0
16	Altri proventi finanziari	€	0
17	Interessi e altri oneri finanziari	€	0
	TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (15 + 16 - 17 + 17bis)		0
18	Rivalutazioni	€	0
19	Svalutazioni	€	0
	TOTALE DELLE RETTIFICHE (18 - 19)		0
20	PROVENTI STRAORDINARI	€	0
21	ONERI STRAORDINARI	€	0
	TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20 - 21)	€	0
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B + - C + - D + - E)	€	-56.431
22	IMPOSTE SUL REDD.DELL'ESERC.,CORRENTI, DIFFER. E ANTICIP.	€	30.000
23	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	€	-86.431

Al fine di migliorare la redditività di questo servizio potrebbe essere valutata con il Comune la possibilità di affidare all'AMAT la gestione dell'intera procedura connessa alla riscossione delle infrazioni al Codice della Strada in materia di sosta nelle aree soggette a tariffazione oraria, rivedendo in misura significativa l'aggio del 20% degli importi effettivamente riscossi dal Comune di Taranto nell'anno solare precedente attualmente previsto dal contratto di servizio. In merito va segnalato che di recente l'attività di accertamento delle violazioni al C.d.S. è stata estesa al personale AMAT impegnato in compiti ispettivi (Superiori di Linea), inglobandovi le sanzioni connesse alla circolazione sulle corsie riservate

ed alla sosta vietata su strade interessate dalla circolazione degli autobus (l'aggio su tale attività e le modalità di riscossione sono uguali a quelle convenute per gli accertamenti connessi alla sosta a pagamento). Il tentativo merita di essere compiuto se si considera che l'attività sopra descritta potrebbe essere interamente gestita dall'attuale struttura aziendale AMAT che si occuperebbe dell'intero processo attraverso il seguente percorso:

- accertamento violazione al Codice della Strada (sosta a pagamento; sosta su percorsi autobus; circolazione su corsie riservate) da parte del personale AMAT (Operatori della Mobilità – Addetti all'Esercizio – Coordinatori di Esercizio) e conseguente emissione di annotazione;
- registrazione su supporto informatico ed acquisizione dati dei proprietari dei veicoli dagli archivi nazionali di PRA (Pubblico Registro Automobilistico) e Motorizzazione Civile;
- emissione della sanzione ed assegnazione del termine di oblazione;
- riscossione degli importi delle sanzioni;
- versamento al Comune di Taranto dei corrispettivi delle sanzioni incassate, detratta la misura del nuovo aggio che si andrà a convenire (tale aggio dovrà tenere conto della maggiore attività che l'azienda andrebbe a svolgere nella gestione dell'intero processo);
- gestione del contenzioso (ricorsi al Prefetto e Giudice di pace).

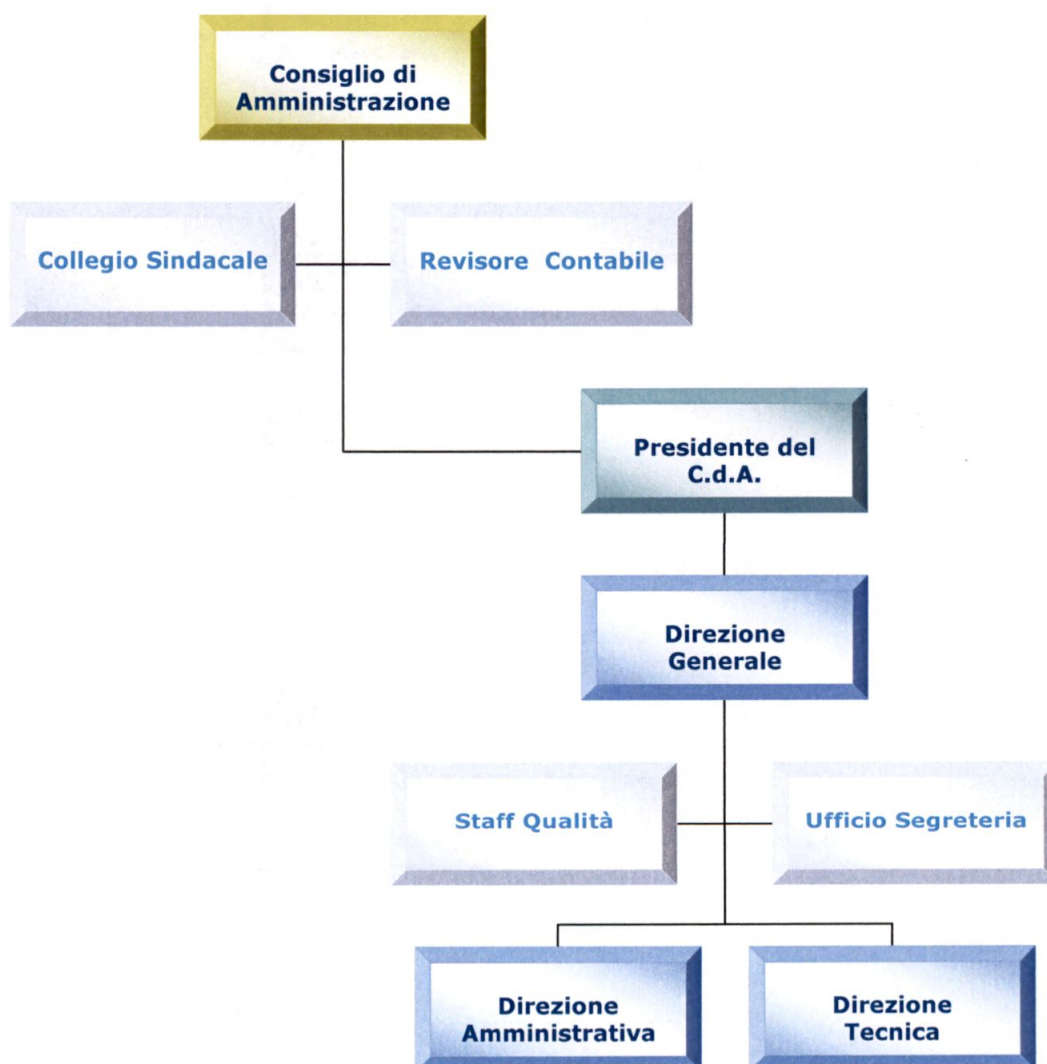
Questa nuova impostazione nella gestione del processo sanzionatorio delle violazioni al Codice della Strada determinerebbe i seguenti vantaggi:

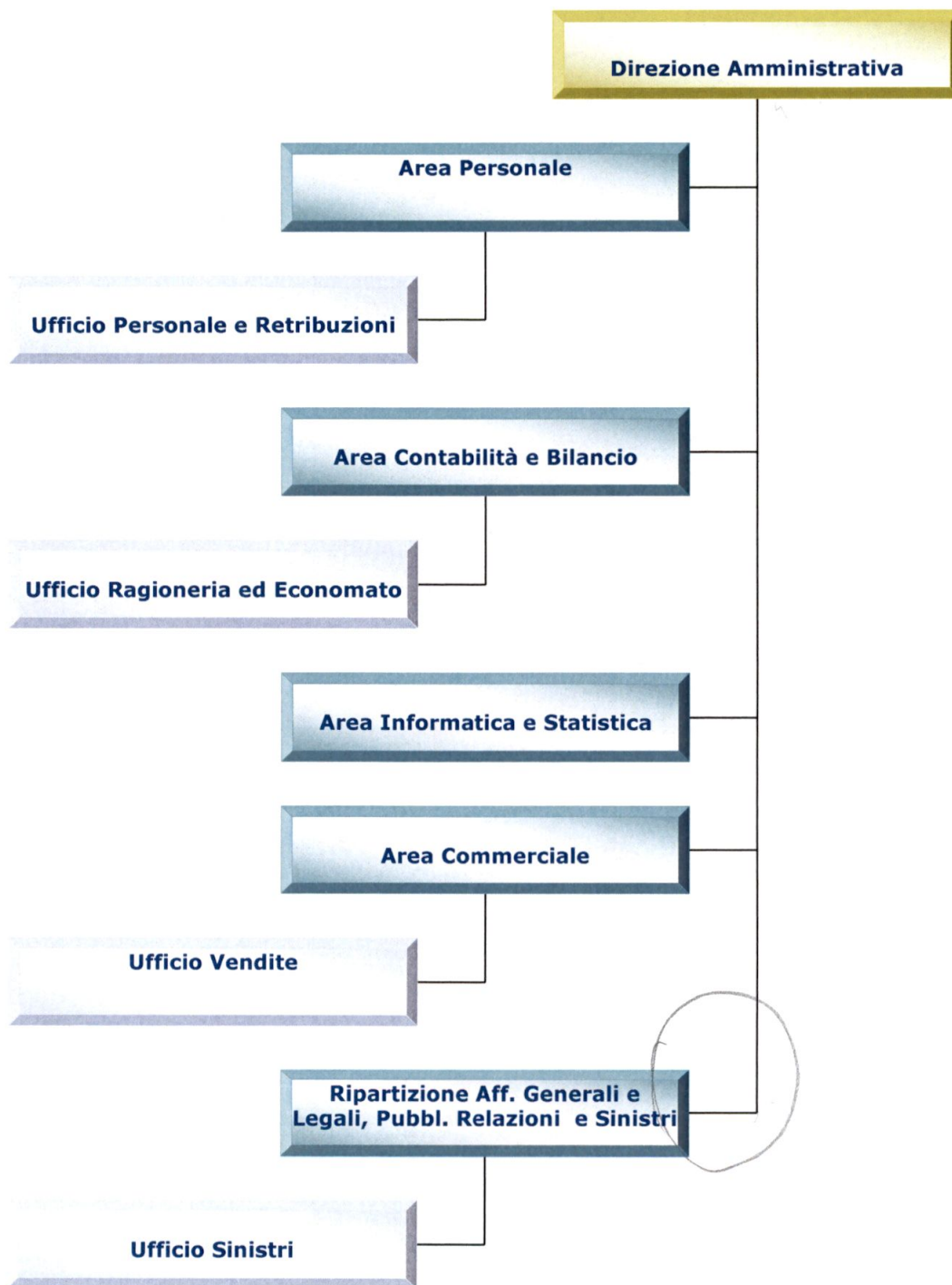
- A. celerità nel completamento della fase di accertamento e notifica al trasgressore della sanzione (si eviterebbe l'attuale doppio passaggio di registrazione e notifica: impiegato AMAT – impiegato Polizia Municipale) che attualmente sfiora i 150 giorni decorsi i quali scatta la prescrizione;
- B. riduzione dei tempi di riscossione delle sanzioni, di estinzione dei ricorsi e del contenzioso legale;
- C. incasso diretto da parte dell'AMAT dell'intero importo della sanzione, con successivo trasferimento della quota convenuta al Comune di Taranto dopo aver detratto l'aggio convenuto;
- D. ottimizzazione delle risorse aziendali (personale e tecnologie) impegnate nella gestione delle attività complementari al servizio parcheggi.

4. ORGANIZZAZIONE E CRITICITÀ DELLE AREE OPERATIVE AZIENDALI

4.1 La struttura aziendale

Si riportano, di seguito, i diagrammi rappresentanti la struttura degli organi aziendali, nonché la struttura organizzativa delle direzioni aziendali, alla data del 01/01/2008:







4.2 L'attuale dotazione organica della Società.

Nella tabella riportata di seguito è evidenziata l'attuale dotazione organica della Società, con riferimento a ciascuna delle Aree funzionali nelle quali la struttura aziendale è articolata.

TAB. 11 - ORGANICO AMAT AL 1° GENNAIO 2008

ORGANICO AZIENDALE AL 01/01/2008

DIRIGENTI

Parametro	Profilo professionale	Forza
DIR	Direttore Generale	1
DIR	Direttore Amministrativo	1
DIR	Direttore Tecnico	1
TOTALE DIRIGENTI		3

AREA PERSONALE E AFFARI GENERALI

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Amm.va Compl.	1
Ufficio Personale e retribuzioni		
175	Collaboratore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato d'Ufficio	2
140	Operatore qualificato d'Ufficio	1
TOTALE UFFICIO PERSONALE E RETRIBUZIONI		4
TOTALE AREA PERSONALE E AFF. GENERALI		5

AREA CONTABILITÀ E BILANCIO

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Amm.va Compl.	1
Ufficio Ragioneria ed economato		
230	Capo Unità Organizzativa Amministr.	1
175	Collaboratore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato d'ufficio	2
TOTALE UFFICIO RAGIONERIA		4
TOTALE AREA CONTABILITÀ E BILANCIO		5

AREA INFORMATICA E STATISTICA

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Amm.va Compl.	1
TOTALE AREA INFORMATICA E STATISTICA		1

AREA COMMERCIALE

Parametro	Profilo professionale	Forza
230	Capo Unità Organizzativa Amministr.	1
Ufficio Vendite		
205	Coordinatore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato d'ufficio	3
140	Operatore qualificato d'ufficio	3
130	Operatore di ufficio	1
Gestione sosta		
178	Coordinatore della Mobilità	3
154	Assistente alla Clientela	1
110	Auxiliario	3
TOTALE UFFICIO VENDITE		15
TOTALE AREA COMMERCIALE		16

RIPARTIZ. AFFARI GEN E LEG., PP.RR. E SINISTRI

Parametro	Profilo professionale	Forza
230	Capo Unità Organizzativa Amministr.	1
Ufficio Sinistri		
175	Collaboratore d'Ufficio	1
TOTALE UFFICIO SINISTRI		1
TOTALE RIP.AFF.GEN. E LEG., PP.RR. E SIN.		2

UFFICIO SEGRETERIA

Parametro	Profilo professionale	Forza
155	Operatore qualificato d'Ufficio	1
140	Operatore qualificato d'Ufficio	1
TOTALE UFFICIO SEGRETERIA		2

AREA ESERCIZIO

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Tecnica Compl.	1
Ufficio programmazione e turni		
230	Capo Unità Organizzativa Tecnica	1
205	Coordinatore di ufficio	1
175	Collaboratore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato d'ufficio	1
130	Operatore di ufficio	2
110	Auxiliario	1
TOTALE UFFICIO PROGRAMM. E TURNI		7
Gestione linee e personale viaggiante		
210	Coordinatore di esercizio	4
193	Addetto all'esercizio	15
183	Operatore di esercizio	120
175	Operatore di esercizio	12
158	Operatore di esercizio	101
140	Operatore di esercizio	16
140	Operatore di esercizio part-time 26h	135
151	Operatore qualificato della mobilità	3
138	Operatore della Mobilità	1
130	Operatore di ufficio	1
129	Collaboratore d'esercizio	5
110	Auxiliario	2
Settore Sosta		
178	Coordinatore della Mobilità	2
151	Operatore qualificato della mobilità	1
138	Operatore della mobilità	66
110	Auxiliario	1
100	Auxiliario generico	21
Settore Idrovie		
217	Comandante di Coperta	0
217	Direttore di Macchina	0
121	Marinaio	0
TOTALE UNITÀ GESTIONE LINEE E PERS. VIAGG.		506
TOTALE AREA ESERCIZIO		514

AREA TECNICA

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Tecnica Compl.	1
Ufficio Tecnico		
188	Capo Operatori	1
175	Collaboratore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato di ufficio	1
140	Operatore qualificato di ufficio	1
116	Operatore generico	1
TOTALE UFFICIO TECNICO		5
Settore Officina Manutenzione		
205	Capo Unità Tecnica	
188	Capo Operatori	4
170	Operatore tecnico	11
160	Operatore qualificato	19
Settore Sosta		
116	Operatore generico	1
100	Auxiliario generico	8
TOTALE OFFICINA MANUTENZIONE		43
TOTALE AREA TECNICA		49

AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAGAZZ.

Parametro	Profilo professionale	Forza
250	Responsabile Unità Amm.va Compl.	1
175	Collaboratore d'Ufficio	1
155	Operatore qualificato d'ufficio	1
140	Operatore qualificato d'ufficio	2
Magazzino Ricambi		
183	Operatore d'Esercizio	1
170	Operatore Tecnico	1
130	Operatore di ufficio	1
TOTALE MAGAZZINO RICAMBI		3
TOTALE AREA APPALTI, CONTR., ACQ. E MAG.		8

RIEPILOGHI

RIEPILOGO PER SETTORE	Forza
DIRIGENTI	3
AREA PERSONALE E AFFARI GENERALI	5
AREA CONTABILITÀ E BILANCIO	5
AREA INFORMATICA E STATISTICA	1
AREA COMMERCIALE	16
RIPARTIZIONE AFF. GEN. E LEGALI, PP.RR. E SIN.	2
AREA ESERCIZIO	514
AREA TECNICA	49
AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAGAZZ.	8
UFFICIO SEGRETERIA	2
SETTORE IDROVIE	0
TOTALE GENERALE	605

RIEPILOGO PER PROFILI PROFESSIONALI		
Parametro	Profilo Professionale	Forza
DG	Direttore Generale	1
DA	Direttore Amministrativo	1
DT	Direttore Tecnico	1
250	Responsabile Unità Amm.va Complessa	5
250	Responsabile Unità Tecnica Complessa	1
230	Capo Unità Organizzativa Amministr.	3
230	Capo Unità Organizzativa Tecnica	1
217	Comandante (idrovie)	
217	Direttore di macchine (idrovie)	
210	Coordinatore d'esercizio	4
205	Coordinatore d'ufficio	2
205	Capo Unità tecnica	
193	Addetto all'Esercizio	15
188	Capo Operatori	5
183	Operatore d'Esercizio	121
178	Coordinatore della Mobilità (sosta)	5
175	Operatore d'Esercizio	12
175	Collaboratore d'ufficio	6
170	Operatore Tecnico	12
160	Operatore Qualificato	18
158	Operatore d'Esercizio	101
155	Operatore Qualificato d'Ufficio	11
154	Assistente alla Clientela (sosta)	1
151	Operatore Qualificato della Mobilità	3
151	Operat.Qualificato della Mobilità (sosta)	1
140	Operatore d'Esercizio	16
140	Operatore d'Esercizio part-time 26h	135
140	Operatore Qualificato d'Ufficio	8
140	Operatore Qualificato	1
138	Operatore della Mobilità	1
138	Operatore della Mobilità (sosta)	66
130	Operatore di Ufficio	5
129	Collaboratore d'Esercizio	5
121	Marinaio (idrovie)	
116	Operatore Generico	1
116	Operatore Generico (sosta)	1
110	Ausiliario (sosta)	4
110	Ausiliario	3
100	Ausiliario generico (sosta)	29
TOTALE GENERALE		605

4.3 La Direzione generale

Come rappresentato nelle pagine precedenti la Direzione generale si colloca in linea con la Presidenza ed in diretta relazione con la Direzione Amministrativa e quella Tecnica. Attualmente fanno diretto riferimento ad essa lo "Staff qualità" (composto dal Responsabile Area Esercizio, dal Capo Ripartizione A-A.GG., legali e PP.RR. e dal Coordinatore dell'Ufficio personale) e la Segreteria, composta dalle seguenti due unità:

SEGRETARIA			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
Operatore qualificato d'ufficio	155	1	1
Operatore qualificato d'ufficio	140	1	1
TOTALE SEGRETARIA AL 01/01/2008		2	2

La Segreteria aziendale opera secondo procedure definite nel 2004 con specifico Ordine di servizio che attengono esclusivamente alla registrazione della corrispondenza in ingresso ed in uscita, alla distribuzione controllata alle Aree, Ripartizioni ed Uffici della corrispondenza in ingresso secondo le disposizioni impartite dalla Direzione generale, alla classificazione e archiviazione dell'intera corrispondenza. Il suo ammodernamento mediante l'uso di nuove tecnologie, seppure importante, non rappresenta al momento una criticità e pertanto non costituisce, in questa fase, un obiettivo prioritario.

4.4 La Direzione amministrativa

Come rappresentato nel diagramma riportato alle pagine precedenti, la Direzione Amministrativa è formata da quattro strutture complesse (Aree) e da una Ripartizione, che si articolano, a loro volta nelle unità amministrative (Uffici).

4.4.1 La dotazione organica della Direzione riferita al 01.01.2008

Si riporta, di seguito, la dotazione organica delle Aree e Ripartizioni della Direzione Amministrativa alla data del 01/01/2008:

AREA PERSONALE			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1	1
UFFICIO PERSONALE E RETRIBUZIONI			
Coordinatore d'Ufficio f.f.	205	1	1
Collaboratore d'Ufficio f.f.	175	1	1
Operatore qualificato d'Ufficio	155	1	1
Operatore qualificato d'Ufficio	140	1	1
TOTALE UFFICIO PERSONALE E RETRIBUZIONI		4	4
TOTALE ADDETTI AREA PERSONALE E RETRIBUZIONI AL 01/01/2008		5	5

AREA CONTABILITÀ E BILANCIO			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1	0,5
UFFICIO RAGIONERIA ED ECONOMATO			
Capo Unità Organizzativa Amministrativa	230	1	1
Collaboratore d'Ufficio	175	1	1
Collaboratore d'Ufficio f.f.	175	1	1
Operatore qualificato d'ufficio	155	1	1
TOTALE UFFICIO RAGIONERIA ED ECONOMATO		4	4
TOTALE ADDETTI AREA CONTABILITÀ E BILANCIO AL 01/01/2008		5	4,5

AREA INFORMATICA E STATISTICA			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1	1
TOTALE ADDETTI AREA INFORMATICA E STATISTICA AL 01/01/2008		1	1

AREA COMMERCIALE			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA F.F.	250	1	1
UFFICIO VENDITE - SETTORE T.P.L.			
Collaboratore d'Ufficio f.f.	175	1	1
Operatore qualificato d'ufficio	155	2	2
Operatore qualificato d'ufficio	140	3	3
Operatore qualificato d'ufficio f.f.	140	1	1
TOTALE UFFICIO VENDITE - SETTORE T.P.L.		7	7
UFFICIO VENDITE - SETTORE SOSTA TARIFFATA			
Coordinatore d'Ufficio	205	1	1
Coordinatore della Mobilità	178	3	2,9
Assistente alla Clientela	154	1	1
Ausiliario	110	3	2,03
TOTALE UFFICIO VENDITE - SETTORE SOSTA TARIFFATA		8	6,93
TOTALE ADDETTI AREA COMMERCIALE AL 01/01/2008		16	14,93

RIPARTIZIONE AFFARI GENERALI E LEGALI, PUBBLICHE RELAZIONI E SINISTRI			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
CAPO UNITÀ ORGANIZZATIVA AMMINISTRATIVA	230	1	1
UFFICIO SINISTRI			
Collaboratore d'Ufficio	175	1	1
TOTALE UFFICIO SINISTRI		1	1
TOTALE ADDETTI RIPART. AA.GG. E LL., PP.RR. E SINISTRI AL 01/01/2008		2	2

Della Direzione Amministrativa, alla data del 01/01/2008, fanno complessivamente parte n° 30 unità (compreso il Dirigente), di cui 5 con contratto di lavoro part-time (Capo Area Contabilità e Bilancio e 4 unità dell'Ufficio Vendite addette alla gestione della sosta regolamentata). Le tabelle sopra riportate, relativamente a ciascuna delle Aree amministrative, evidenziano il numero di unità impiegate alla data del 01/01/2008, sia in termini assoluti, sia in termini di unità equivalenti full-time.

TAB. 12 - RIEPILOGO AL 1° GENNAIO 2008 - Numero di unità di personale impiegate nella Direzione Amministrativa

RIEPILOGO DIREZIONE AMMINISTRATIVA	FORZA	FORZA EQUIVALENTE FULL-TIME
DIRETTORE AMMINISTRATIVO	1	1
AREA PERSONALE	5	5
AREA CONTABILITÀ E BILANCIO	5	4,5
AREA INFORMATICA E STATISTICA	1	1
AREA COMMERCIALE	16	14,93
RIPARTIZIONE AFFARI GENERALI E LEGALI, PUBBLICHE RELAZIONI E SINISTRI	2	2
TOTALE GENERALE	30	28,43

4.4.2 Analisi della situazione attuale

La tabella 12 evidenzia il numero di unità di personale impiegate nelle Aree amministrative alla data del 1° gennaio 2008. Considerando che le n. 30 unità comprendono anche i sei impiegati neoassunti nell'Area Commerciale, provenienti dal precedente gestore della sosta tariffata, e che tutti gli adempimenti di carattere amministrativo sono interamente svolti dagli uffici aziendali, senza che gli stessi si avvalgano di alcuna consulenza esterna, si può constatare che le Aree amministrative posseggono dotazioni organiche sostanzialmente equilibrate con i carichi di lavoro affidati a ciascuna di esse, fatte salve le eccezioni di cui si dirà nel seguito. Al termine della fase di avvio della gestione della sosta tariffata, che è stata caratterizzata dalla necessità di affrontare e risolvere una molteplicità di problematiche, quali l'organizzazione della rete di vendita dei tagliandi

di sosta, il rinnovo di tutti i permessi di sosta rilasciati ai residenti nelle zone del borgo cittadino e una volta ultimati l'installazione e l'avvio della nuova procedura informatica per la gestione dell'Area Commerciale, sarà possibile valutare l'effettiva dotazione organica dell'Area Commerciale e procedere, eventualmente, ad effettuare alcuni limitati spostamenti di impiegati presso altri uffici amministrativi.

4.4.3 Prospettive di interventi

Oltre alla possibile revisione della dotazione organica dell'Area Commerciale, si ritiene non più rinviabile un rafforzamento dell'Area Contabilità e bilancio, attualmente diretta da un Responsabile di Unità Amministrativa complessa (parametro retributivo 250) che ha chiesto ed ottenuto, già da oltre tre anni, di trasformare il proprio contratto di lavoro in rapporto a tempo parziale (al 50% dell'orario contrattuale). Il suddetto funzionario, che ha conseguito la qualifica di Quadro, fu assunto nel 1999, quando l'AMAT non aveva ancora la veste giuridica di società per azioni e, soprattutto, aveva obblighi di natura fiscale notevolmente ridotti rispetto a quelli oggi vigenti. Attualmente lo scenario si è notevolmente modificato ed il numero e la complessità degli adempimenti da porre in essere per rispettare gli obblighi contabili e fiscali di una società per azioni mal si conciliano con una posizione di vertice ricoperta con un funzionario con rapporto di lavoro a tempo parziale al 50%. Si ritiene, pertanto, che sia necessario assumere in organico una nuova figura professionale, di competenza ed esperienza adeguate, da inserire nell'Area Contabilità e bilancio, che risponda direttamente al Responsabile di Unità. Tale figura dovrebbe, nel medio periodo, occuparsi oltre che della contabilità generale, anche di quella analitica e del controllo di gestione.

Un ulteriore intervento realizzabile nell'ambito della Direzione amministrativa è quello di riportare l'Ufficio Segreteria nell'Area Risorse Umane (attualmente è in staff alla Direzione Generale), accorpando in esso il personale impegnato nella postazione di vigilanza ed il personale ausiliario assegnato agli uffici amministrativi, ivi compresi gli uscieri e gli autisti di direzione.

Al termine del riesame delle effettive necessità dell'Area Commerciale si ipotizza che due degli addetti attualmente impiegati presso la stessa possano transitare in altre Aree amministrative, tra le quali, segnatamente, l'Area Risorse umane e l'Area Informatica e Statistica.

4.5 La Direzione tecnica

Come può desumersi dal diagramma riportato nelle pagine precedenti, la Direzione tecnica si compone dell'Area esercizio, dell'Area tecnica (Ufficio tecnico e Officina) e dell'Area Appalti, contratti, acquisti e magazzino. Stante le loro dimensioni, le Aree esercizio e tecnica costituiranno oggetto di analisi separata nei successivi punti 4.4 (Esercizio) e 4.5 (Tecnica).

Per quanto attiene all'Area Appalti, contratti, acquisti e magazzino, si riporta di seguito la dotazione organica al 1.1.2008:

AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAGAZZINO			
PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1	1
Collaboratore d'Ufficio f.f.	175	1	1
Operatore qualificato d'ufficio	140	2	2
TOTALE		4	4
MAGAZZINO			
Collaboratore d'Ufficio	175	1	1
Operatore d'ufficio	130	1	1
TOTALE MAGAZZINO		2	2
TOTALE ADDETTI AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAG. AL 1/1/2008		6	6

Il volume della attività che interessa questa Area è andato via via crescendo negli ultimi anni a causa del sempre più ampio ricorso a procedure di gara per la fornitura di beni e servizi di qualsiasi tipo ed importo. L'impulso è stato offerto dall'adozione di specifiche "procedure" avvenuta nella seconda parte del 2006, poi confluite nel "Regolamento per la fornitura di beni e servizi sotto soglia comunitaria" approvato con deliberazione del C.d.A. n. 47 del 27.6.07 ai sensi dell'art. 238, comma 7 del D.Lgs. n° 163/06. L'ampliamento delle attività ad evidenza pubblica ha determinato un progressivo impegno nell'assolvimento tempestivo delle complesse procedure previste dalla normativa vigente per la regolazione contrattuale di lavori, forniture e servizi, cui va aggiunto il notevole impegno richiesto dal controllo della attività di Magazzino, di cui si dirà nel seguito. Suscettibile di miglioramento risulta il monitoraggio dei fornitori, attività peraltro particolarmente considerata anche dall'organismo di certificazione del sistema qualità UNI EN ISO 9000, che attualmente viene effettuato saltuariamente o in occasione di inadempienze evidenti. Affinché il controllo dei fornitori risulti efficace è importante che venga effettuato in modo costante attraverso l'utilizzo di specifiche funzioni informatizzate con l'impiego di un addetto di adeguate conoscenze tecnico-amministrative preposto esclusivamente a questa attività, addetto di cui l'Area è attualmente priva. Si ritiene pertanto necessario

procedere nell'immediato a un potenziamento dell'attuale struttura dell'Area con una adeguata figura professionale che potrà essere ricercata anche attraverso una specifica selezione interna.

- Magazzino. Oltre ad un addetto con funzioni puramente amministrative, alla logistica del magazzino, alla presa in carico dei materiali ed alla loro distribuzione al personale di officina sono preposti tre addetti che operano su tre turni di lavoro. Di questi uno risulta in possesso del profilo di "Impiegato generico", uno di "Operatore tecnico" (distaccato dall'officina) ed uno di "Operatore di esercizio", inidoneo allo svolgimento delle proprie mansioni. La riorganizzazione del magazzino degli ultimi anni ha richiesto una serie di avvicendamenti degli addetti, tutti finalizzati alla ricerca (tra il personale di officina o tra il personale inidoneo) di quelli con maggiore propensione allo svolgimento di una attività che richiede il possesso di caratteristiche particolari. Ciò nonostante tra le criticità più importanti del magazzino superate nell'ultimo anno va annoverata una maggiore consapevolezza dell'importanza che riveste una corretta contabilità di magazzino da parte preposti e l'effettuazione di frequenti inventari generali con contemporanea revisione della logistica interna e separazione, e successiva valorizzazione, dei ricambi obsoleti. Va infine segnalato che l'esiguità e la precarietà dei locali disponibili, che non consentono un adeguato stoccaggio dei materiali, costituiscono un'ulteriore difficoltà da superare nello svolgimento di questa attività.

4.6 L'Area esercizio

4.6.1 La dotazione organica dell'area esercizio - settore autobus.

Nelle tabelle seguenti che seguono sono riportate:

- Tab. 13: la dotazione organica dell'area esercizio - settore autobus - al 01/01/2008 e i relativi profili professionali;
- Tab. 14: il numero dei turni di guida, distinti per tipologia mattinata, frazionato, intermedio e serale nei vari periodi dell'anno, con indicazione della percorrenza media;
- Tab. 15: la composizione oraria dei turni di guida in relazione alla loro tipologia.

TAB. 13 - DOTAZIONE ORGANICA DELL'AREA ESERCIZIO T.P.L. AL 1° GENNAIO 2008

Parametro	Profilo professionale	Forza	Forza equivalente full-time
250	Responsabile Unità Tecnica Complessa	1	1
Ufficio programmazione e turni			
230	Capo Unità Organizzativa Tecnica	1	1
205	Coordinatore di ufficio	1	1
175	Collaboratore d'Ufficio	1	1
155	Operatore qualificato d'ufficio	1	1
130	Operatore di ufficio	2	2
110	Ausiliario	1	1
TOTALE UFFICIO PROGRAMMAZIONE E TURNI		7	7
Gestione linee e personale viaggiante			
210	Coordinatore di esercizio	4	4
193	Addetto all'esercizio	15	15
183	Operatore di esercizio	120	120
175	Operatore di esercizio	12	12
158	Operatore di esercizio	101	101
140	Operatore di esercizio	16	16
140	Operatore di esercizio part-time 26h	135	90
totale Operatori di esercizio		384	339
151	Operatore qualificato della mobilità	3	3
138	Operatore della Mobilità	1	1
130	Operatore di ufficio	1	1
129	Collaboratore d'esercizio	5	5
110	Ausiliario	2	2
TOTALE UNITÀ GESTIONE LINEE E PERSONALE VIAGGIANTE		415	370
TOTALE AREA ESERCIZIO		423	378

TAB. 14 - NUMERO DI TURNI DI GUIDA, DISTINTI PER TIPOLOGIA E PER PERIODO DELL'ANNO, CON PERCORRENZA MEDIA

TURNI		MATTINALE	FRAZIONATO	INTERMEDIO	SERALE	TOTALE GIORNO	TOTALE ANNO	PERCORRENZA MEDIA PER TURNO (km/turno)
Invernale (18/9 - 9/6)	Feriale scolastico (gg. 206)	71 (6)	23 (2)	69 (4)	80 (5)	243 (17)	50.058	98,625
	Feriale non scolastico (gg. 14)	70 (5)	14 (2)	66 (4)	80 (5)	230 (16)	3.220	100,391
	Festivo (gg. 49)	60 (4)	12 (4)	48 (1)	63 (4)	183 (13)	8.967	104.639
Estivo (10/6 - 17/9)	Estivo ridotto feriale (gg. 32)	69 (5)	13 (2)	60 (1)	76 (4)	218 (12)	6.976	100,087
	Feriale (gg. 51)	74 (6)	17 (3)	63 (1)	77 (5)	231 (15)	11.781	95,64
	Festivo (gg. 13)	60 (5)	13 (4)	50 (1)	64 (5)	187 (15)	2.431	102,31
N° TURNI TOTALI NELL'ANNO							83.433	99,548
(N° turni totali nell'anno compresi quelli di riserva)							(89.140)	
N. B. Entro parentesi sono riportati i corrispondenti turni di "riserva".								

TAB. 15 - COMPOSIZIONE ORARIA DEI TURNI DI GUIDA IN RELAZIONE ALLA LORO TIPOLOGIA

Turni di guida		A	B	C	D	E
		Ore di lavoro ordinario giornaliero	Totale ore di guida effettiva giornaliera	Ore di pre-turno giornaliero	Durata media del "pre" per singolo turno	Durata media dei turni
		(h)	(h)	(h)	(m)	(h)
Invernale (18/9 - 30/6)	Feriale (gg 206)	1.561 h : 35'	1.511 h : 20'	60 h : 15'	14,87	6 h : 20'52"
	Feriale non scolastico (gg 14)	1.434 h : 45'	1.393 h : 35'	41 h : 10'	10,73	6 h : 12'00"
	Festivo (gg.49)	1.178 h : 00'	1.142 h : 55'	35 h : 05'	11,5	6 h : 22'03"
Estivo (1/7 - 17/9)	Feriale (gg 51)	1.497 h : 00'	1.446 h : 49'	50 h : 11'	13,03	6 h : 23'51"
	Feriale ridotto (gg 32)	1.459 h : 00'	1.416 h : 00'	43 h : 00'	11,83	6 h : 30'48"
	Festivo (gg. 13)	1.198 h : 25'	1.161 h : 15'	37 h : 10'	11,92	6 h : 22'28"

Le tabelle su riportate evidenziano una soddisfacente produttività unitaria dei turni con riferimento ai valori medi sia della durata lavorativa che della percorrenza chilometrica.

Si evidenzia altresì, a conferma di quanto già rappresentato al punto 1.3.2, l'elevato impegno lavorativo dei giorni festivi in rapporto a quello feriale, assolutamente sproporzionato rispetto alla effettiva domanda di trasporto urbano riscontrabile nelle giornate festive.

Una diversa valutazione va fatta per il quantitativo dei **turni di "riserva tecnica"** (occorrenti per sopperire alle assenze improvvise), che risulta mediamente pari al 7% di quello dei turni di guida. Trattasi di percentuale alquanto sovradimensionata rispetto alle medie nazionali riscontrabili nelle aziende urbane (ASSTRA 1998: 1,96%) e persino superiore al limite del 5% stabilito dalla Regione nel lontano 1982 ai fini della quantificazione della contribuzione standard introdotta dalla legge quadro statale n. 151/1981 e dalla conseguente legge regionale n. 13/1982, a cui restano ancora oggi commisurate le risorse finalizzate al trasporto pubblico che la Regione trasferisce agli enti locali.

Si rende pertanto indispensabile un graduale ridimensionamento delle prestazioni per turni di "riserva tecnica" al fine di contenerli nei normali limiti sufficienti ad assicurare una buona regolarità del servizio.

Il rapporto tra il monte annuo dei turni guida (n. 89.140 comprensivo dei turni di riserva) e la dotazione organica del personale di guida (operatori di esercizio) espressa in unità "equivalenti" (riferite cioè alle 39 ore lavorative/settimana gli operatori part-time a 26 ore/sett.) fornisce le prestazioni medie annue di guida

per ciascun operatore. Tenuto conto che la dotazione come sopra calcolata è passata dalle 368 unità al 31.12.2006 a 339 unità al 1° gennaio 2008, si rileva che il numero delle giornate di guida (comprenditive di quelle in riserva tecnica) mediamente rese nell'anno da ciascun operatore è passato da 242,2 giornate/anno a 263,1. Trattasi di valore in netto miglioramento, che risente negativamente dell'incidenza delle giornate di assenza per malattie e della presenza di un elevato numero di operatori divenuti inidonei alla guida, su cui si riferirà nel seguito.

Una conferma del miglioramento della produttività media unitaria riviene dalla percorrenza annua media per ciascun operatore di esercizio, passata, nel periodo sopra considerato, da 22.663 km/anno a 24.602 km/anno, anche se trattasi di valore ancora lontano dal quello riscontrabile in aziende urbane simili (26.000 km/anno). Va osservato però che su tale valore incide negativamente anche la non elevata velocità commerciale del servizio, connessa alle caratteristiche strutturali della viabilità urbana ed al cattivo stato di manutenzione delle pavimentazioni.

I valori medi annui per agente registrati nel 2006 e nel 2007 delle assenze per malattia del personale dell'area esercizio, a raffronto con quelli dell'area amministrativa e tecnica sono riportati nella tabella seguente.

TAB. 16 - NUMERO MEDIO DI GIORNATE DI MALATTIA NEGLI ANNI 2006 e 2007

SETTORI AZIENDALI	NUMERO MEDIO DI GIORNATE DI MALATTIA PRO-CAPITE	
	ANNO 2006	ANNO 2007
SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
Aree amministrative	14,90	8,33
Area esercizio	21,32	21,91
Area tecnica	20,40	20,93
TOTALE SETTORE T.P.L.	20,66	20,57
SETTORE SOSTA TARIFFATA		
TOTALE SETTORE SOSTA TARIFFATA	-	24,22

Trattasi di valori decisamente elevati rispetto a quelli riscontrabili in aziende simili (media ASSTRA 1998: 13,37 giorni/anno, comprese assenze per infortuni, permessi, ecc.), anche se in calo rispetto agli anni precedenti (28,01 nel 2004; 28,24 nel 2005).

Esaminando inoltre l'andamento del fenomeno "malattia" nell'arco settimanale si riscontra una preoccupante concentrazione di assenze nelle giornate

di venerdì/sabato/domenica, nelle quali il numero delle assenze risulta sistematicamente superiore a quello che si verifica mediamente nelle altre giornate della settimana, con maggiorazioni variabili tra il 20% ed il 40%.

L'azienda deve pertanto porre in atto ulteriori iniziative rivolte a ridurre progressivamente i giorni di assenza per malattia fino a riportarli nei normali limiti fisiologici. Di tanto dovrà tenersi conto in sede di ricontrattazione aziendale fondata sull'istituto del premio di risultato (art. 6 A.N. 25/07/1997) e di attivazione dei processi di semplificazione e razionalizzazione della retribuzione aziendale (art. 3 A.N. 27.11.2000).

4.6.2 La dotazione organica dell'area esercizio del settore autobus nel biennio 2008/2009. Prospettive di interventi sull'area esercizio.

La determinazione della dotazione organica dell'area esercizio, per ciò che attiene al numero degli "Operatori di esercizio", scaturisce necessariamente dal numero annuo di turni di guida anno richiesti per l'effettuazione del servizio rapportato al numero di giornate annue lavorabili da ogni agente tenendo conto di tutti i fattori che influiscono su tale numero, quali le prestazioni diverse dalla guida, le assenze dovute a malattie, ecc..

Dalle tabelle che precedono è ricavabile il monte turni annuo richiesti attualmente dal servizio, pari a 83.433 (esclusi quelli di riserva tecnica, di cui si terrà conto successivamente). Tale valore si assume invariante pur in relazione alle prospettate razionalizzazioni del servizio che, per le motivazioni innanzi espresse, non dovranno comunque incidere sulla percorrenza chilometrica complessiva sviluppata dal servizio e conseguentemente sul monte annuo dei turni di guida. Il numero massimo delle giornate lavorative di un agente (a tempo pieno) risulta così determinato:

$$(365 \text{ gg} - 52 \text{ domeniche} - 5 \text{ festività} - 32 \text{ gg ferie}) = \mathbf{276 \text{ giornate lavorative/anno.}}$$

Da tale numero va detratto il numero di assenze per malattie, infortuni, permessi, ecc., per il quale si assume, quale traguardo intermedio da raggiungere nel 2009, un valore compatibile con la dichiarata necessità di non produrre impatti sociali sul personale dipendente, pari a 12 giornate annue per ciascun operatore di esercizio.

Sulla base di tali valori il numero di giornate lavorative mediamente rese nell'anno si riduce a $(276 - 12) = 264$. Conseguentemente il numero di operatori di esercizio strettamente occorrenti per le prestazioni di guida resta così determinato:

$$83.433 : 264 = 316 \text{ operatori esercizio}$$

Al predetto fabbisogno occorre aggiungere quello per prestazioni di "riserva tecnica" occorrente per sopperire alle assenze improvvise (ove non si provveda diversamente a tale evenienza), valutabile prudenzialmente nel 3% del quantitativo numerico sopra indicato.

In definitiva il quantitativo di operatori di esercizio occorrenti per la copertura dei turni di guida richiesti dal servizio (compresi turni di riserva tecnica) resta determinato, al traguardo del 2010, in $(1,03 \times 316) = \mathbf{325 \text{ unità}}$.

In relazione alla declaratoria del profilo professionale di "Operatore di esercizio" (A.N. 27.11.2000) il predetto quantitativo va ulteriormente maggiorato per tener conto dell'utilizzo dei conducenti in mansioni diverse da quelle di guida degli autobus in linea.

Al riguardo i dati aziendali pongono in rilievo un buon livello di prestazioni offerto dagli "Operatori di esercizio" quando vengono utilizzati nell'attività di controllo dell'utenza a bordo autobus, a fronte di un livello alquanto scarso delle prestazioni svolte nella medesima attività dai superiori di esercizio ("Coordinatore d'esercizio" ed "Addetto all'esercizio") e dagli stessi "Operatori della mobilità". Per queste ragioni è opportuno, ai fini del mantenimento dell'attuale buon controllo del fenomeno evasione, che l'attività di verifica a bordo dei titoli di viaggio venga svolta prevalentemente da agenti con qualifica di "Operatore di esercizio", da individuare, con periodica rotazione e con criteri selettivi che tengano conto delle capacità individuali a svolgere tale delicata mansione. In conseguenza, ai superiori di esercizio dovrà essere affidata in prospettiva prevalentemente l'attività riguardante la gestione del servizio ed il suo controllo in linea o in sede tramite l'attivando sistema di telerilevamento.

Si ritiene, pertanto, di poter confermare l'attuale numero (16) degli operatori adibiti al controllo dell'utenza e dei superiori di esercizio (4 coordinatori di esercizio e 15 addetti all'esercizio).

Altre mansioni diverse dalla guida in linea affidabili anche a collaboratori di esercizio sono rappresentate da:

- manovratori di deposito
- rifornimento metano (presso distributore esterno)

Quanto ai manovratori, si ritiene congruo il quantitativo di turni lavorativi pari a 11 nei giorni feriali e 8 nei giorni festivi, tenuto conto che agli stessi è affidato anche il soccorso in linea degli autobus in avaria nonché, eccezionalmente, anche il compito di riserva per la sostituzione di conducenti in linea. Le unità lavorative occorrenti per tale mansione risultano così determinate:

$$((11 \times 303 \text{ gg. fer.}) + (8 \times 62 \text{ gg. fest.})) : 261 = \mathbf{15 \text{ unità}}$$

di cui si ritiene ottimale la qualifica di operatore di esercizio per n. 6 unità e quella di collaboratore di esercizio per le restanti 9 unità.

Infine, il rifornimento - presso distributore esterno - dei n. 18 autobus a metano in dotazione richiede, fino a diversa soluzione, ulteriori n. 2 collaboratori di esercizio.

La dotazione organica degli "Operatori di esercizio", risulta così definitivamente determinata:

$$(325_{\text{guida}} + 16_{\text{controllo utenza}} + 6_{\text{manovra}}) = 347 \text{ operatori di esercizio}$$

La successiva tabella riporta la dotazione organica dell'area esercizio - settore autobus da raggiungere nell'arco temporale previsto dal presente piano ponendola a raffronto con la dotazione organica aggiornata al 1° gennaio 2008. Sono pure indicate le relative differenze.

TAB. 17 - DOTAZIONE ORGANICA DEL PERSONALE VIAGGIANTE AL 2009 A CONFRONTO CON QUELLA AL 01/01/2008

A	B	C	D = B - C
PROFILI PROFESSIONALI	DOTAZIONE ORGANICA AREA ESERCIZIO - SETTORE AUTOBUS AL 01/01/2008	DOTAZIONE ORGANICA AL 31.12.2009	DIFFERENZA
Operatori di esercizio (al 01/01/2008)			
• Con profilo orario di 39 h/sett	249		
• Con profilo orario di 26 h/sett	135 (90 equiv. full-time)		
• Totale operatori eserc. al 01/01/2008	384 (339 equiv. full-time)		
• Operatori di esercizio per turni guida (compresa riserva tecnica)		325	
• Operatori di esercizio da utilizzare in mansioni diverse dalla guida in linea (16 + 6)		22	
A) TOTALE "Operatori di esercizio"	384 (339 equiv. full-time)	347 equiv. full-time	+ 8
Altri profili dell'esercizio:			
• Coordinatori di esercizio	4	4	
• Addetti all'esercizio	15	15	
• Ex Verificatori	3	0	
• Operatori della mobilità	1	0	
• Collaboratori d'esercizio	5	11	
B) TOTALE "Altri profili"	28	30	+ 2
TOTALE PARZIALE (A) + (B)	412 (367 equiv. full-time)	377 equiv. full-time	+ 10
(C) ADDETTI UTILIZZATI IN ATTIVITA' TECNICO - AMMINISTRATIVE			
• Responsabile unità	1	1	
• Capo unità	1	1	
• Coordinatore d'ufficio	1	1	
• Collaboratore d'ufficio	1	1	
• Operatore qualificato d'ufficio	1	1	
• Operatore d'ufficio	3	1	
• Ausiliario	3	1	
TOTALE (C)	11	7	- 4
TOTALE COMPLESSIVO ADDETTI AREA ESERCIZIO - SETTORE AUTOBUS (A) + (B) + (C)	423 (378 equiv. full-time)	384 equiv. full-time	+ 6

La dotazione organica del personale viaggiante sopra determinata costituisce il quantitativo occorrente per la piena effettuazione dei servizi programmati, senza comprimere le mansioni diverse da quelle di guida dei mezzi in linea previste dal loro profilo professionale, che restano quantitativamente attestata al **7%** di quelle di guida in linea.

Quanto sopra lascia prevedere che l'Azienda potrà dare alla graduale trasformazione dei contratti a tempo parziale in contratti a tempo pieno per gli "Operatori di esercizio" assunti tra il 2005 ed il 2006 con profilo orario di 26 ore settimanali. Detta trasformazione dovrà avvenire con criteri selettivi da individuare con il concorso delle organizzazioni sindacali, tenendo conto, oltre che della posizione occupata nella graduatoria del concorso di assunzione, anche del "rendimento" in termini di giornate lavorative rese nell'anno, degli eventuali provvedimenti disciplinari e sinistri passivi prodotti.

La prevista riduzione del personale dell'Area esercizio utilizzato in attività tecnico-amministrative da 11 a 7 unità è stata stimata tenendo conto dei nuovi requisiti richiesti per il conseguimento del diritto alla pensione di anzianità a decorrere dal 1° gennaio 2008, in coerenza con quanto previsto dalla legge sul Welfare che ha tradotto l'accordo Governo-Sindacati del luglio 2007.

4.6.3 La dotazione organica dell'area esercizio - settore idrovie

Al precedente punto 3.2 sono state rappresentate le condizioni che dal 2007 regolano lo svolgimento del servizio, considerato "servizio minimo" dalla Regione Puglia, ai sensi della L.R. 18/2002, con la deliberazione della Giunta regionale n. 618 del 21.05.07. Si è posto in rilievo che, per corrispondere alla effettiva domanda di trasporto per l'Isola di San Pietro, il servizio è stato svolto nel 2007 con cinque coppie di corse giornaliere, con l'impiego contemporaneo di due motonavi, realizzando così, nei collegamenti con l'Isola, una percorrenza superiore per oltre il 70% a quella assentita dalla Regione come servizio "minimo", e circa doppia considerando anche la percorrenza dei servizi a carattere turistico.

Allo stato attuale, e fino all'attivazione del servizio di trasporto marittimo costiero programmato dai Comuni della costa orientale, si ritiene di poter confermare la dotazione organica sperimentata nella stagione estiva 2007, che, riferita a due equipaggi richiesti per l'utilizzo contemporaneo delle due motonavi, risulta la seguente:

TAB. 18 - DOTAZIONE ORGANICA DEL PERSONALE DELL'AREA ESERCIZIO - SETTORE SERVIZI MARITTIMI - STAGIONALE

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
Comandante	217	2	2
Direttore di macchine	217	2	2
Marinaio	121	5	5
TOTALE NUMERO ADDETTI AL 01/01/2008		9	9

4.6.4 - La dotazione organica dell'area esercizio - settore sosta tariffata.

Al precedente punto 3.3 sono state riportate le informazioni relative alla sosta regolamentata avviata dal 1.8.2007 ed al giudizio che pende dinanzi alla Tribunale amministrativo di Lecce ad iniziativa del precedente gestore.

La dotazione numerica del personale utilizzato in questa attività coincide quantitativamente – per apposita clausola del contratto di affidamento sottoscritto con il Comune di Taranto – con quella riveniente dal precedente gestore. Nella tabella seguente è riportata la dotazione organica dell'area esercizio – settore sosta tariffata al 1° gennaio 2008.

TAB. 19 - DOTAZIONE ORGANICA DEL PERSONALE DELL'AREA ESERCIZIO - SETTORE SOSTA TARIFFATA - AL 01/01/2008

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	NUMERO ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVAL. FULL-TIME
Coordinatore della mobilità	178	2	2
Operatore qualificato della mobilità	151	1	1
Operatore della mobilità	138	66	50,24
Ausiliario	110	1	0,51
Ausiliario generico	100	21	10,96
TOTALE NUMERO ADDETTI AL 01/01/2008		91	64,71

Detto personale è stato inquadrato nell'area operativa "Servizi ausiliari per la mobilità" prevista dalla vigente contrattazione collettiva dei lavoratori autotrotranviari. Dal confronto con analoghe realtà gestite in altre città si evince una ridondanza del personale di dotazione rispetto alle effettive necessità del servizio, specie se svolto con utilizzo di tecnologie più sofisticate dei tradizionali tagliandi "gratta e sosta".

Poiché le attuali condizioni regolanti il predetto rapporto contrattuale non lasciano prevedere variazioni nel quantitativo numerico del personale, la rilevata ridondanza potrà essere utilmente assorbita con l'ampliamento delle aree di sosta tariffata, in più occasioni prospettato dall'Amministrazione comunale, ferma restando la facoltà dell'AMAT di adibire il personale in esubero ad altri settori sulla base dell'organizzazione che andrà a darsi per la gestione della sosta regola-

mentata.

4.7 Area manutenzione

L'attività di manutenzione del parco rotabile riveste un ruolo di primaria importanza nelle aziende di trasporto pubblico sia per il peso economico che rappresenta (secondo solo all'esercizio), sia per il forte impatto sul livello di regolarità e di qualità del servizio offerto, sia, infine, perché suscettibile di notevoli margini di miglioramento in funzione delle possibili innovazioni oggi oggetto di particolare studio e di sperimentazione da parte delle aziende di trasporto pubblico.

Nell'AMAT, malgrado alcune iniziative assunte dalla Direzione nel recente passato, l'Area manutenzione rivela una sostanziale inadeguatezza alle esigenze richieste dai comuni standard di regolarità dell'esercizio, pur dovendosi riconoscere che i risultati del reparto manutenzione dipendono anche da fattori esterni (quale il cattivo stato di manutenzione delle pavimentazioni delle strade interessate dal servizio, la scarsa puntualità degli interventi sugli autobus in garanzia da parte della ditta fornitrice) o comunque estranei al reparto manutenzione (quale, ad esempio, la collaborazione del personale di guida in linea o di manovra in deposito).

È un dato di fatto che l'Area manutenzione riesce talvolta con difficoltà ad assicurare il fabbisogno giornaliero di autobus e che numerosi sono gli interventi in linea per riparazioni o sostituzioni di quelli in avaria.

L'analisi della situazione attuale dell'area manutenzione fornirà utili indicazioni sui possibili interventi correttivi.

4.7.1 Il parco rotabile

Il numero di autobus disponibili per lo svolgimento dei servizi oggetto di contratto di servizio con il Comune di Taranto e con il Co.Tr.A.P. al 31.12.2007 ammontava a 137, così suddivisi per anno di immatricolazione e per tipo di alimentazione:

TAB. 20 - COMPOSIZIONE DEL PARCO ROTABILE

ANNO DI IMMATRICOLAZIONE	TRAZIONE			NUMERO AUTOBUS
	GASOLIO	METANO	ELETTRICA	
1992	15			15
1995	23			23
1998	3			3
2002	31	2		33
2003			3	3
2005	35	16		51
2006	2			2
2007	7			7
TOTALE	116	18	3	137

L'anzianità media di immatricolazione del parco rotabile ammonta pertanto (al 31.12.2007) a circa 6 anni. Trattasi di valore inferiore alla media nazionale e regionale, che risulta tanto più favorevole se si considera che nella attuale dotazione:

- n. 33 autobus di grande capacità presentano 6 anni di vita essendo stati immatricolati nel corso del 2002;
- n. 51 autobus presentano poco più di 2 anni di vita in quanto immatricolati nel corso del 2005;
- n. 2 autobus immatricolati nel gennaio 2006 hanno 2 anni di vita;
- n. 7 autobus sono stati immatricolati nel settembre 2007.

In totale, quindi, 93 autobus (quantitativo corrispondente al fabbisogno di autobus di un giorno ferialo scolastico) presentano attualmente un'anzianità di poco meno di quattro anni.

Il raffronto del numero totale di autobus circolanti in dotazione con il numero di autobus occorrenti per il servizio denuncia un rapporto di poco inferiore ad 1,5, non dissimile da quanto si riscontra in aziende di trasporto urbano di dimensione paragonabile all'AMAT. Si evidenzia che il parco rotabile non ha subito complessivamente, negli ultimi anni, sostanziali variazioni quantitative in quanto gli autobus nuovi sono stati tutti acquistati con la contribuzione regionale ex art. 10 delle leggi regionali n. 13/99 e n. 18/02, accordata alla vincolante condizione che gli autobus nuovi acquistati sostituissero altrettanti autobus di anzianità superiore a 15 anni.

4.7.2 La dotazione organica dell'area tecnica - settore autobus - e l'organizzazione riferite al 1° gennaio 2008.

La dotazione organica dell'area tecnica - settore autobus - al 1° gennaio 2008 è quella rappresentata, distintamente per profili professionali, nella seguen-

te tabella:

TAB. 21 - DOTAZIONE ORGANICA AREA TECNICA - SETTORE AUTOBUS - AL 01/01/2008

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	N° ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
ADDETTI DI OFFICINA			
Capo Unità tecnica f.f.	205	3	3
Capo Operatori	188	1	1
Capo Operatori f.f.	188	3	3
Operatore Tecnico	170	8	8
Operatore Tecnico f.f.	170	5	5
Operatore Qualificato	160	12	12
Operatore Qualificato	140	2	2
Operatore Generico	116	1	1
TOTALE ADDETTI DI OFFICINA		35	35
ADDETTI UTILIZZATI IN ATTIVITÀ TECNICO - AMMINISTRATIVE			
Responsabile Unità Tecnica Complessa	250	1	1
Coordinatore d'Ufficio f.f.	205	1	1
Collaboratore d'Ufficio	175	1	1
Collaboratore d'Ufficio f.f.	175	1	1
Operatore Qualificato d'ufficio	140	1	1
TOTALE ADDETTI UTILIZZATI IN ATTIVITÀ TECNICO - AMMINISTRATIVE		5	5
TOTALE NUMERO ADDETTI AL 01/01/2008		40	40

Si osserva che la dinamica del personale del settore officina nel biennio 2008/2009 non è destinata a mutare in modo significativo in relazione alla non elevata età anagrafica media degli addetti, pari a circa 54 anni al 31.12.2007. Infatti, tenendo conto:

- dell'età anagrafica individuale;
- delle anzianità contributive presso l'AMAT che matureranno individualmente al 31.12.2008 e 31.12.2009;
- delle nuove norme di accesso alla pensione di anzianità e di vecchiaia che il Parlamento ha approvato nell'ambito del collegato alla Finanziaria 2008, entro il 31.12.2009 potrà realizzarsi solo qualche esodo per anzianità.

Per quanto sopra esposto si ritiene che la dotazione organica del settore Manutenzione autobus non sia suscettibile di variazione nel breve periodo e che la definitiva organizzazione del settore debba costituire oggetto di successiva valutazione.

4.7.3 - I costi attuali della manutenzione del parco bus.

Nella tabella n. 22 seguente sono riportati i costi sostenuti nel triennio 2004/2006/2007 per gli affidamenti a terzi delle attività di manutenzione dei bus e l'acquisto delle varie tipologie di ricambi. Sono pure riportati gli scarti, in valore

assoluto e percentuale, determinati per ogni esercizio rispetto ai valori dell'esercizio precedente.

TAB. 22 - COSTI DI MANUTENZIONE DEL PARCO AUTOBUS NEL QUADRIENNIO 2004/2007 E SCARTI RISPETTO ALL'ESERCIZIO PRECEDENTE

TIPOLOGIA DI COSTI	2004	2005	2006	2007
COSTI PER MANUTENZIONE AUTOBUS AFFIDATA A TERZI	€ 773.876,21	€ 935.126,84 (+ € 161.250,63) (+ 20,83%)	€ 605.886,87 (- € 329.239,97) (- 35,21%)	€ 417.963,90 (- € 187.922,97) (- 31,02%)
COSTI PER ACQUISTO DI RICAMBI MECCANICI, ELETTRICI, ACCUMULATORI, CARROZZERIA E PNEUMATICI	€ 1.083.687,05	€ 984.574,31 (- € 99.112,74) (- 9,15%)	€ 607.892,50 (- € 376.681,81) (- 38,26%)	€ 648.174,13 (+ € 40.281,63) (+ 6,63%)

I valori della tabella evidenziano nel triennio 2005/2007 una consistente riduzione dell'ammontare complessivo delle due tipologie di costi esaminate. In particolare:

- o la spesa 2007 per l'esecuzione degli interventi di manutenzione dei bus presso terzi risulta inferiore di oltre la metà dei costi sostenuti nel 2005, con un risparmio di circa 520.000,00 €;
- o la spesa 2007 per l'acquisto di ricambi, se pur in lieve crescita rispetto al 2006, risulta inferiore di circa il 34% rispetto ai costi sostenuti nel 2005.

Questa forte riduzione dei costi occorrenti per la gestione del parco rotabile, pari a circa 856.000,00 € nel biennio 2005/2007, è rivelatrice dell'attenzione dedicata dall'Azienda al contenimento della spesa. A questo risultato hanno concorso, oltre all'acquisto di 51 autobus nuovi di fabbrica, avvenuto nel corso del 2005, una più rigorosa gestione degli acquisti e del ricorso a terzi per prestazioni manutentive. In particolare sono state effettuate alcune procedure di gara per l'affidamento delle operazioni di manutenzione più impegnative e ricorrenti non effettuabili negli impianti aziendali (revisione generale motori, cambi automatici). Per ogni altra tipologia di spesa di importo inferiore alla soglia comunitaria si provvede con le modalità di cui al Regolamento di cui all'art. 238 del D.Lgs. n° 163/06 approvato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n° 47 del 27.6.2007.

Nella successiva tabella n. 23 viene determinato il costo unitario di manutenzione per "Km percorso" e per "autobus" riferito al 2006 e 2007, calcolato, a parità di percorrenze chilometriche (km 8.276.349) e di numero di autobus (n. 137) tenendo conto:

- del costo sostenuto per acquisto di "ricambi" e "manutenzione presso terzi", i cui valori sono indicati nella precedente tabella n. 22;
- del costo del personale utilizzato nelle attività manutentive;
- dei costi per consumi vari di officina;

Si osserva che nella determinazione predetta non sono considerati i costi annui per la manutenzione degli impianti e macchinari, di ammortamento dei macchinari e le immobilizzazioni di magazzino, i costi generali di amministrazione, di energia elettrica, ecc...

TAB. 23 - COSTO UNITARIO DI MANUTENZIONE DEL PARCO AUTOBUS PER KM E PER AUTOBUS (ESERCIZIO 2006 E 2007)

N.	VOCE DI COSTO	COSTO	
		2006	2007
1	Dettaglio costi per manutenzione: • Costo del personale officina - tecnico, al lordo di ogni onere • Costo per manutenzioni esterne meccaniche, elettriche, di carrozzeria • Costi per acquisto ricambi meccanici, elettrici, accumul., carrozz., pneumatici • Costo per consumi vari d'officina	1.886.468,01 605.886,87 607.892,50 18.025,74	1.730.688,75 417.963,90 648.174,13 10.446,87
2	TOTALE COSTI	3.118.273,12	2.807.273,65
3	Costo di manutenzione per autobus: [(2) : 137 bus]	22.761,12 €/autobus	20.491,05 €/autobus
4	Costo di manutenzione per Km percorso: [(2) : 8.288.170 autobus.km percorsi nel 2006]	0,38 €/km	0,34 €/km

I dati della tabella n. 23 indicano che i costi unitari di manutenzione 2007 per "autobus" e per "Km percorso", pari rispettivamente a 19.292 €/autobus e 0,32 €/aut.km, pur in flessione rispetto a quelli dell'esercizio 2006, restano superiori agli standard nazionali e sono quindi sono suscettibili di miglioramenti. Si fa notare che il precedente "Piano d'impresa 2005/2009" (redatto dal CSST di Napoli) individuava in 0,30 €/autobus.Km il limite massimo entro cui tali costi devono essere contenuti.

4.7.4 Analisi della situazione attuale dell'area manutenzione.

Una prima immediata valutazione del livello di produttività dell'Area manutenzione è fornita dal rapporto tra il numero degli addetti e quello degli autobus circolanti, pari a $40/137 = 29\%$, cioè poco meno di 1 addetto per 3 autobus, valore decisamente più elevato di quello medio riscontrabile in aziende urbane di dimensioni similari (ASSTRA 1998: 22,78%), pur tenendo conto che il servizio svolto, caratterizzato da linee di notevole lunghezza, assoggetta gli autobus ad una percorrenza annua unitaria superiore per oltre il 20% alle percorrenze unitarie riscontrabili in aziende similari (mediamente oltre 60.000 km/autobus, ma con punte di 80.000 km/autobus). Il raffronto risulta più sfavorevole se si considera la gio-

vane età del parco rotabile circolante ed il consistente ricorso a ditte esterne, per la manutenzione sia programmata che per caduta, oltre che per la pulizia degli autobus.

Quanto sopra porta inequivocabilmente a concludere che l'evidenziata inadeguatezza dell'attività aziendale di manutenzione degli autobus non è addebitabile ad insufficienze numeriche sia del parco rotabile che della dotazione di personale, bensì ad un non elevato livello di produttività dell'Area, che non può che essere conseguente ad una non adeguata qualificazione di quota parte delle unità lavorative addette.

Le iniziative ipotizzate in passato con l'obiettivo di incidere sulla produttività del reparto manutenzione, sono state le seguenti:

- a) dar corso all'assunzione di alcune unità ad elevata professionalità, di cui si avvertiva la necessità;
- b) affidare "a terzi", a costi prestabiliti, la manutenzione di un contingente di autobus scelti tra quelli a più elevata anzianità di costruzione.

Delle due linee d'azione ipotizzate nel 2005 si avviò il secondo percorso attraverso l'attivazione di una procedura concorsuale per l'affidamento a terzi della manutenzione completa di n. 26 bus immatricolati negli anni '90, per la durata di 3 anni, che non fu però concretizzata per non gravare l'Azienda di costi aggiuntivi in considerazione del già elevato numero di addetti presenti in organico. Va segnalato che, limitatamente agli autobus di più recente fornitura (n. 31 nel 2002 e n. 51 nel 2005), nel 2002 e nel 2006 sono stati sottoscritti con le società fornitrici contratti di durata quinquennale per l'esecuzione della sola "manutenzione programmata" ai prezzi offerti in sede di gara, che rappresentavano uno degli elementi di valutazione previsti dal capitolato.

Le soluzioni finora poste in essere non hanno risolto l'evidenziata carenza manutentiva per varie motivazioni, anche connesse a carenze nelle prestazioni in garanzia di alcune società fornitrici e delle loro officine autorizzate. Appare pertanto indispensabile la ricerca di nuove soluzioni che siano compatibili con la descritta situazione attuale del settore.

4.7.5 Gli attuali orientamenti per la manutenzione autobus nelle aziende di trasporto pubblico.

Può risultare utile illustrare le innovazioni o strategie che le aziende di trasporto pubblico a maggiore vocazione imprenditoriale hanno assunto negli ultimi anni, al fine di accrescere l'efficienza e la produttività del settore manutentivo e, conseguentemente, il livello qualitativo del servizio offerto per ciò che concerne

la sua regolarità, sicurezza e confort.

Le tendenze più evolute, ma sufficientemente diffuse a livello nazionale, anche se in modo non uniforme, sono concordemente rivolte a creare un adeguato grado di separazione funzionale tra attività di manutenzione ed esercizio.

Le soluzioni adottate vanno dalla gestione diretta dell'attività, con ricorso più o meno accentuato a determinate manutenzioni esterne, sino alla costituzione di appositi organismi societari, anche con la partecipazione di partner privati. Tra le due soluzioni di estrema si collocano forme intermedie, quali lo "spin-off" del settore manutentivo, giuridicamente riconducibile al "ramo di azienda" specificatamente dedicato.

All'interno di questo quadro si riscontrano infatti:

- "outsourcing" mediante contratti di "global service", stipulati in genere con il fornitore dei bus, in forza dei quali per un determinato numero di anni il fornitore medesimo si impegna ad eseguire, dietro corrispettivo, la manutenzione dei mezzi (l'attività può essere svolta in parte presso la struttura del fornitore ed in parte presso quella dell'azienda);
- società di manutenzione costituite ad hoc, anche con accollamento di personale aziendale qualificato, alle quali l'azienda partecipa insieme ad uno o più soggetti privati (talvolta anche pubblici), alle quali viene conferita, mediante contratto, la manutenzione dei mezzi. Questa soluzione, sperimentata positivamente in più casi, consente di raggiungere elevati livelli di efficienza avvantaggiandosi delle conoscenze tecniche e manageriali di manutenzione che qualificati operatori sono in grado di offrire. In alcuni casi queste società hanno saputo cogliere le opportunità di sviluppo presenti sul territorio giungendo a vendere vantaggiosamente le proprie prestazioni ad altri enti o aziende.

Si indicano, di seguito, gli esempi di alcune realtà aziendali significative delle soluzioni prospettate, che presentano tra loro aspetti comuni ma, anche, elementi di diversità, in relazione alle specificità aziendali, alle singole esperienze ed ai differenti contesti esterni.

- APS di Padova – Divisione mobilità: è un esempio di spin-off del sistema manutentivo in quanto esegue direttamente quasi tutti gli interventi di manutenzione tramite un ben distinto settore manutentivo dotato di 40 dipendenti suddivisi in più reparti. L'azienda gestisce (dati 2004) un parco di 230 autobus esercitando servizi urbani per circa 7.500.000 km ed extraurbani per 1.100.000 km, ed il settore manutenzioni effettua anche prestazioni in favore di terzi (in particolare cambi e prestazioni di carattere elettrico ed elettronico in favore di altre a-

ziende di tpl della zona). Effettua, inoltre, la manutenzione dei veicoli delle altre aziende della "holding" APS (in particolare quelli di proprietà dell'azienda energetica e di quella di igiene urbana).

- TEP di Parma: ha dato vita ad un organismo societario di manutenzione ad hoc, la "TEP Services" (con la partecipazione di Irisbus), nella quale l'azienda è socio unitamente ad una concessionaria Irisbus della zona e ad altri soci privati minori. L'azienda TEP possiede un parco di circa 400 autobus urbani ed interurbani la cui manutenzione è affidata (tranne che per la revisione motori) a TEP Services che, con 40 dipendenti (di cui 3 amministrativi e 2 alla gestione del magazzino) effettua anche la manutenzione di veicoli di clienti esterni.
- Analoga soluzione è stata adottata dalla SPT SpA di Como, costituendo nel 1992 (primo esempio italiano) una società partecipata da fornitori di autobus denominata SAT s.r.l. che oggi fornisce prestazioni anche a soggetti diversi da SPT SpA di Como.
- ATAM di Reggio Calabria: ha in progetto di attivare a breve termine una holding costituita da "ATAM servizi" e "ATAM manutenzione". Al soggetto "ATAM manutenzione" sarà affidata, mediante contratto, la manutenzione dei bus utilizzati da "ATAM servizi", oltre ai mezzi di proprietà del Comune di Reggio Calabria e dei VV. FF.. Fino ad oggi ha provveduto a tutte le operazioni di manutenzione – ad eccezione dei cambi automatici – dei 106 autobus di sua proprietà (di anzianità 10 anni) con cui effettua 3.600.000 km con 30 dipendenti del settore manutentivo. Esegue inoltre piccole riparazioni di carrozzeria alle autovetture private danneggiate dai bus, al fine di contenere i costi connessi alla "franchigia" dei contratti di polizza RC.

Il confronto della realtà AMAT con le aziende esaminate (v. tabella n. 24 seguente) evidenzia ancora una volta che l'inadeguatezza della sua attività manutentiva non è assolutamente addebitabile a carenze numeriche riferibili al suo organico nel suo insieme, ma è piuttosto da ascrivere ad una inadeguata organizzazione a sua volta addebitabile alla scarsa dotazione di figure professionali nelle varie specializzazioni oggi richieste dall'elevato livello tecnologico degli autobus.

TAB. 24 - PRODUTTIVITÀ DEL SETTORE MANUTENZIONE DELL'AMAT POSTA A CONFRONTO CON QUELLA DI ALTRE AZIENDE DEL SETTORE

DATI	APS Padova	TEP Parma	ATAM Reggio Calabria	AMAT Taranto
Autobus. Km /anno	8.600.000	10.000.000	3.600.000	8.400.000
N° autobus	230	400	106	137
N° addetti settore manutentivo	40	40	30	45
N° autobus/addetto	5,75	10	3,53	3,04

4.7.6 Le possibili prospettive di interventi nell'area manutenzione del parco rotabile.

I pochi esempi illustrati sono abbastanza rappresentativi dell'evoluzione che ha caratterizzato negli ultimi anni 15 anni la ricerca di livelli più elevati e meno onerosi della gestione del parco rotabile, in alcuni casi diventata *business* in affiancamento al core *business* dell'esercizio.

Il successo conseguito va ascritto alla capacità dei rispettivi contesti aziendali di essere riusciti a progettare un percorso convincente, capace di offrire certezze e motivazioni ai lavoratori impiegati nelle officine. In particolare le soluzioni che puntano alla costituzione di società ad hoc dovranno offrire le necessarie garanzie in termini di stabilità dell'occupazione, tutelando e rispettando il senso di "appartenenza" all'Azienda dei dipendenti interessati al mutamento (non a caso le società di manutenzione hanno spesso conservato nella loro denominazione l'acronimo identificativo dell'azienda d'origine).

La soluzione di costituire una società ad hoc ha l'indubbio vantaggio di realizzare una netta separazione tra l'attività manutentiva e quella dell'esercizio, ma il suo successo è condizionato dalla capacità di acquisire partner dotati di elevate professionalità. Nel caso dell'AMAT tale soluzione trova un ostacolo nella evidenziata consistente dotazione di personale e nelle sue scarse possibilità di contrazione e rinnovo nel prossimo futuro.

Proprio per tali motivazioni, oltre che per l'urgenza imposta dalle evidenziate difficoltà dell'attività manutentiva, sembra più appropriata alla realtà AMAT la soluzione della gestione diretta del parco rotabile, che può ugualmente dare buoni risultati sotto l'aspetto della sua autonomia funzionale a condizione di attuare preliminarmente:

- una idonea riorganizzazione che tenda a separare nettamente le operazioni di deposito da quelle di officina;
- la dotazione di lavoratori qualificati nel reparto meccanico, elettrico e di carrozzeria, da conseguire con l'attivazione di appositi corsi qualificanti ed

eventualmente con opportune selezioni interne estese a tutto il personale dipendente;

- l'affidamento all'esterno delle sole operazioni di manutenzione che richiedono elevato grado di specializzazione ed apparecchiature complesse (ad esempio: cambi automatici, idroguida, revisioni motori, grandi lavori di carrozzeria).

Eventuali altre soluzioni potranno essere prese in considerazione una volta conseguito un livello di efficienza che consenta il pieno utilizzo delle risorse umane esistenti.

4.7.7 I risultati attesi nell'area manutenzione.

La tabella n. 25 seguente ripropone i costi di manutenzione relativi al 2006 (colonna 3) e al 2007 (colonna 4), già indicati nel precedente paragrafo 4.3.4, riportando a confronto i risultati attesi per il biennio 2008/2009 calcolati, a parità di numero di autobus (137) e di percorrenze chilometriche del servizio prodotto (8.276.349), sulla base:

- di costi del personale stimati sostanzialmente in linea con quelli del 2007 a causa della loro difficile comprimibilità connessa alla dinamica salariale riverente dai CCNL, oltre che alla evidenziata scarsa prevedibilità di pensionamenti ed alla non elevata incidenza delle prestazioni straordinarie;
- dell'incidenza dei costi di manutenzione esterna e per l'acquisto di ricambi stimata per il 2008 e 2009, anche questi non suscettibili nel breve periodo di ulteriore contrazione rispetto a quella già sensibile registrata negli anni 2006 e 2007, tenuto anche conto del crescente grado di usura degli autobus.

TAB. 25 - COSTI PER MANUTENZIONI - RISULTATI ATTESI NEL BIENNIO 2008-2009

1 N.	2 VOCE DI COSTO	3 2006	4 2007	5 2008	6 2009
	• Costo del personale officina - tecnico al lordo di ogni onere	1.886.468,01	1.730.688,75	1.700.000,00	1.650.000,00
	• Costo per manutenzioni esterne mecc - elettr. - carrozzeria	605.886,87	417.963,90	320.000,00	300.000,00
	• Costi per acquisto ricambi meccanici - elettrici - accumulatori - carrozzeria - pneumatici	607.892,50	648.174,13	550.000,00	550.000,00
	• Costo per consumi vari d'officina	18.025,74	10.446,87	15.000,00	15.000,00
2	TOTALE COSTI	3.118.273,12	2.807.273,65	2.585.000,00	2.515.000,00
3	Costo di manutenzione per autobus: [(2) : 137]	22.761,12 €/autobus	20.491,05 €/autobus	18.868,61 €/autobus	18.357,66 €/autobus
4	Costo di manutenzione per Km percorso: [(2) : 8.288.170 autobus (km percorsi nel 2006)]	0,38 €/km	0,34 €/km	0,31 €/km	0,30 €/km

I dati della tabella che precede pongono in rilievo l'obiettivo del raggiungimento della spesa unitaria di 0,30 €/km, che rappresenta una diminuzione di circa il 19% rispetto a quella del 2006. Migliori risultati saranno conseguibili con il potenziamento della professionalità degli addetti.

Obiettivo prioritario dell'Area manutenzione resta, però, il raggiungimento di un livello più elevato dello stato di manutenzione del parco rotabile, che comporti, oltre ad una drastica riduzione degli interventi per caduta, un sensibile miglioramento della qualità percepita del servizio offerto.

4.7.8 Gli investimenti finalizzati al rinnovo del parco veicoli.

Gli investimenti finalizzati al rinnovo del parco rotabile sono stati sino ad oggi realizzati, in analogia a quanto accade nella quasi totalità delle aziende di trasporto pubblico, sia urbano che interurbano, con la contribuzione che la Regione Puglia ha accordato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale n. 13/1999 e successiva n. 18/2002, nella misura massima dell'85% della spesa (al netto di IVA), stabilita dalla vigente legislazione regionale. Per le richiamate disposizioni legislative gli autobus di dotazione sono soggetti, fino al decimo anno di anzianità di immatricolazione, a determinati vincoli (divieto di utilizzo ad uso diverso dal trasporto pubblico, restituzione alla Regione - in caso di alienazione - di una quota del loro valore pari alla originaria quota contributiva).

La percentuale di contribuzione è andata però diminuendo nel tempo, tanto da scendere al 59% nel recente acquisto di n. 7 autobus "suburbani" del tipo "lungo", accordato con la deliberazione della Giunta regionale n. 454/2006, acquisto che corrisponde solo parzialmente agli impegni contrattuali assunti dall'AMAT con il consorzio Co.Tr.A.P., in forza dei quali l'AMAT dovrà dotarsi di n. 29 autobus suburbani.

Con l'impegno di spesa assunto con tale deliberazione (circa 31,5 mln euro) la Regione ha praticamente utilizzato per intero i finanziamenti statali ex legge n. 194/98 e successive, finalizzati essenzialmente al rinnovo degli autobus in esercizio da oltre 15 anni.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria 2007) ha previsto, invece, all'art. 1, comma 1031, l'istituzione di un fondo per investimenti, commisurato a 100 mln euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinato a contributi, nella misura massima del 75%:

- a) per l'acquisto di veicoli ferroviari da destinare a servizi di competenza regionale;

- b) per l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie;
- c) per l'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale.

Il successivo comma 1032 ha stabilito i criteri di riparto del predetto fondo fra le regioni, da definire con decreto del Ministero dei Trasporti, che per il 2007 ha attribuito alla Puglia un quota (6,2%) pari a circa 18,7 milioni di euro per il triennio 2007/2009 (DM n. 4223 del 3.12.07)

La legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Finanziaria 2008) all'art. 1, comma 304, ha istituito un ulteriore "Fondo per la promozione e il sostegno allo sviluppo del trasporto pubblico", dotato di 113 mln€ per il 2008, 130 mln€ per il 2009 e 110 mln€ per il 2010 (in totale 353 mln€), stabilendo al successivo comma 305 che – per il medesimo triennio 2008/2010 – dette risorse siano destinate per il 50% alle finalità di cui all'art. 9 della L. 211/1992 (sistemi di trasporto rapido di massa) e per il restante 50% alle su elencate finalità a), b) e c) del comma 1031, integrate da una ulteriore lettera c-bis) che prevede anche l'acquisto di elicotteri ed idrovolanti in servizio di trasporto pubblico di collegamento con le isole minori. Lo stesso comma ha poi stabilito (lettera c-ter) di riservare almeno il 50% della dotazione del fondo ai veicoli di cui alle lettere a) e b), cioè ferroviari, metropolitani, tramviari e filoviarie.

In definitiva nella Regione Puglia le risorse di provenienza statale destinabili fino a tutto il 2010 all'acquisto di nuovi autobus (ma anche di elicotteri: in Puglia esiste il collegamento elicotteristico Foggia-Isole Tremiti), appaiono del tutto insufficienti, a meno di integrazioni con risorse proprie regionali, alla realizzazione di un piano di rinnovo del parco autobus paragonabile per entità a quelli effettuati negli anni passati.

Si evidenzia, ad ogni buon fine, che un possibile piano di finanziamento per l'acquisto di autobus attivato dalla Regione Puglia nel 2009 troverebbe l'AMAT in condizioni di poter chiedere la sostituzione di 42 autobus di (immatricolati negli anni 1990 e 1992) oltre a 4 autobus immatricolati nel 1993, che nel frattempo avranno conseguito, al 31.12.2008, un'anzianità di esercizio superiore ai 15 anni previsti dalla L. 194/1998 per la loro sostituzione.

4.7.9 La dotazione organica dell'Area tecnica – settore parcheggi.

La dotazione organica al 1° gennaio 2008 del personale utilizzato

dall'Area tecnica per la gestione della sosta regolamentata è quella riveniente dalla precedente gestione, come riportata nella seguente tabella:

TAB. 26 - DOTAZIONE ORGANICA DEL PERSONALE DELL'AREA TECNICA - SETTORE SOSTA TARIFFATA - AL 01/01/2008

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO	N° ADDETTI	NUMERO ADDETTI EQUIVALENTI FULL-TIME
Operatore generico	116	1	1
Ausiliario generico	100	8	6,36
TOTALE NUMERO ADDETTI AL 01/01/2008		9	7,36

Il quantitativo numerico esposto, ereditato dal precedente gestore, è sovrastimato rispetto alle effettive necessità collegate alla sola gestione della sosta regolamentata. Un più proficuo utilizzo di questo personale potrà avvenire attraverso il suo impiego in attività di manutenzione dell'insieme delle infrastrutture aziendali. L'obiettivo di lungo termine, allo stato attuale dei posti auto riservati alla sosta regolamentata, è comunque quello di conseguire nei prossimi anni un graduale contenimento di questa forza-lavoro, puntando unicamente sugli eventuali esodi volontari.

Al fine di ottimizzare l'utilizzo delle risorse umane assegnate all'Area Tecnica dal 1° agosto 2007 con il compito di eseguire la manutenzione della segnaletica verticale (pali e cartellonistica) e di quella orizzontale (strisce blu) relativa alle aree di sosta a pagamento, appare proponibile al Comune di Taranto la possibilità di utilizzare questi addetti anche per la manutenzione della segnaletica stradale dell'intero territorio comunale, previo affidamento del servizio "in house providing". Si ha motivo di ritenere che il corrispettivo da riconoscere all'AMAT per il predetto servizio, da determinare sulla base di un apposito piano economico, potrà attestarsi su valori sensibilmente inferiori a quelli sostenuti in passato dallo stesso Comune con il ricorso a società private.

5. GLI INVESTIMENTI NEL BIENNIO 2008/2009.

5.1 Sede aziendale

La società AMAT utilizza come sede dei propri uffici ed impianti gli immobili in via C. Battisti, n. 657, già di proprietà della Società Cooperativa STAT, che il Comune di Taranto si impegnò ad acquisire e a trasferire nel patrimonio dell'allora Azienda Municipalizzata con deliberazione consiliare n. 188 del 23.06.1969. In fregio ai suddetti immobili la Società utilizza anche per il parcheggio dei propri autobus un'area di proprietà demaniale, per la quale corrisponde un canone annuo di € 32.160,00, realizzando così l'intero complesso una superficie di circa 21.000 mq.

Di fatto il Comune ha acquisito in proprietà i suddetti immobili ex STAT, unitamente ad un appartamento in corso Umberto n. 136, pure appartenente alla STAT, soltanto a conclusione di un lungo contenzioso giudiziario che si è definito con la sentenza parziale del Tribunale di Taranto n. 1914 del 17.11.2003. A seguito di ciò l'AMAT, che ha utilizzato a titolo gratuito i beni in parola sin dal 1971, in virtù della deliberazione Giunta Municipale n. 2349 del 13.07.1971, con nota prot. n. 2010/US del 02.02.07, inviata per conoscenza anche all'Organo Straordinario di Liquidazione, ha rappresentato al Comune di Taranto la propria aspettativa, confermata con successiva nota prot. n. 4024/US del 05.03.06.

Al di là della definizione del rapporto AMAT/Comune, gli immobili utilizzati per uffici (vecchie costruzioni in tufo) e officina/deposito (capannone con copertura in eternit incapsulato), oltre ad essere insufficienti, sia come area di parcheggio, sia come uffici (per l'archivio si utilizza un vicino capannone locato al costo di 12.000 €/anno), necessitano di radicali e onerosi interventi di ristrutturazione per adeguarli alle esigenze funzionali ed alle vigenti normative sulla sicurezza.

Opportunamente, quindi, l'AMAT ha preso in considerazione la realizzazione di una nuova sede, acquistando allo scopo - nel 1999 - un terreno della superficie di mq 27.578, strategicamente ubicato in località Nasisi (quartiere Paolo VI), confinante per circa 60 m con la S.S. 172 per Martina Franca e per circa 140 metri con altra strada per la stazione ferroviaria di Taranto Nasisi.

Detto terreno risulta idoneo, per estensione ed ubicazione, alla realizzazione di una nuova sede per uffici/officina/deposito, oltre che di un impianto di distribuzione di metano per l'alimentazione dei veicoli aziendali o di terzi, per il

quale l'AMAT ha ricevuto autorizzazione con deliberazione consiliare n. 44 del 16.02.2005. Si rammenta che l'AMAT ha già in dotazione un parco di n. 18 autobus alimentati a metano, certamente destinato ad aumentare in futuro in relazione alle attuali politiche incentivanti l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale (confermate dalla legge finanziaria 2007).

Si evidenzia che l'attuale dimensione del parco autobus a metano, che richiede, per il rifornimento, l'impiego giornaliero di due operatori di esercizio, è già tale da rendere economicamente conveniente, per le considerazioni esposte al punto 4.3.8, l'investimento necessario alla realizzazione di un impianto di distribuzione proprio. A tal fine è in corso l'attivazione delle procedure per accedere ai cofinanziamenti (fino al 70%) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, mediante l'adesione del Comune di Taranto alla Iniziativa Carburanti a Basso Impatto Ambientale – I.C.B.I., di cui è capofila il Comune di Parma.

5.2 Area Croce

L'AMAT dispone di altro suolo di mq 20.050, concesso dal Comune in comodato d'uso, per la durata di 99 anni (deliberazione della Giunta comunale n. 713 del 18.11.2004 e contratto rep. n. 69 del 09.02.2005), finalizzato alla realizzazione di una stazione intermodale attrezzata con i servizi connessi al trasporto pubblico e privato. Trattasi di un suolo urbano inedificato, sito al rione Tamburi-Croce, località Casina Belvedere, di indubbio interesse per finalità di city logistic.

Appaiono in questo caso utilmente attivabili iniziative di project financig.

5.3 Area Porto Mercantile

Altro suolo concesso in uso all'AMAT (determinazione Direzione Ambiente n. 13 del 4.2.2003) da parte del Comune, che ha sua volta lo ha ricevuto in concessione dalla Capitaneria di Porto con atto n. Reg. 50/2002 – n. Rep. 3695, per la durata di 30 anni, è quello ubicato in prossimità del Porto Mercantile, dove sono attestate, oltre a numerose linee AMAT con relativo capolinea, le autolinee statali a lunga percorrenza per Roma, Napoli, ecc..

Su tale suolo, funzionalmente destinato a nodo di scambio tra traffico urbano e interurbano, la Giunta Comunale, con deliberazione n. 155/2004, ha approvato il progetto per la realizzazione di un impianto per l'importo (comprensivo di IVA) di € 213.899,13, stabilendo il riparto della spesa per il 35% a carico dell'AMAT, per il 30% a carico del Comune e per il 35% finanziato con il contribu-

to accordato dalla Regione Puglia a carico delle risorse "Carbon Tax", di cui al D.M. Ambiente 21.05.01. I relativi lavori, appaltati dall'AMAT con procedura di licitazione privata, sono in fase di ultimazione.

5.4 Pontile Rota

Notevole interesse riveste il progetto di ripristino e adeguamento funzionale del pontile "Rota", pure approvato dal Comune di Taranto con deliberazione di Giunta n. 305 del 16.4.04, per una spesa complessiva di € 1.473.896. La realizzazione di tale progetto, in relazione alla favorevole ubicazione del pontile rispetto al centro cittadino sul lungomare Vittorio Emanuele III, potrà consentire un ottimo punto di attracco aggiuntivo a quello dell'attuale piazzale Democrate, soprattutto in vista dell'attivazione del servizio di trasporto marittimo costiero di cui si è detto.

5.5 Parcheggi in località "Cimino" e "Toscano"

Altri progetti che interessano l'attività dell'AMAT consistono nella attrezzatura delle due aree "Cimino" e "Toscano", a suo tempo approvati dall'Amministrazione comunale e finalizzati alla realizzazione di parcheggi di scambio tra autobus urbani ed interurbani nonché tra auto private e autobus urbani, sia pubblico che privato. Allo stato attuale, per le considerazioni svolte al punto 3.1.2, l'interesse di tali progetti è strettamente connesso all'adozione di misure restrittive del traffico privato o almeno al ripristino dell'ordinanza di divieto di accesso al centro cittadino degli autobus in servizio pubblico interurbano.

5.6 Metropolitana leggera

Il Comune di Taranto si è dotato, attingendo alle risorse finanziarie del Fondo Rotativo per la Progettazione della Cassa Depositi e prestiti, di uno studio di fattibilità per la realizzazione di una metropolitana leggera, demandandone all'AMAT la redazione. Lo studio, corredato da dettagliata analisi della domanda di trasporto tramite indagini Origine/Destinazione, è stato completato nel giugno 2004 e prevede le seguenti due ipotesi progettuali:

- Metro-treno, a doppio binario, articolata su due linee: una linea Nord di km 23 su un tracciato misto in superficie e sotterraneo, cui km 13,6 sulla ferrovia militare, oggi in disuso, che dalla località Cimino, ruotando intor-

no al Mar Piccolo, giunge in prossimità del quartiere Paolo VI; una linea Sud di km 8 sul percorso Marconi-Salinella-Talsano. Costo previsto: € 801.106.000.

- Metro-tramvia, sempre a doppio binario, su tracciati analoghi ai precedenti, ma interamente in superficie. Costo previsto: € 469.800.000.

Lo studio, in considerazione della oggettiva difficoltà di reperire i cospicui finanziamenti richiesti sia per la realizzazione che per l'esercizio (che richiederebbe la qualificazione di servizio "minimo" da parte della Regione), appare più realisticamente suscettibile di essere preso in considerazione per stralci funzionali, anche con il ricorso a diverse tecnologie trasportistiche oggi disponibili (tram su gomma, filobus ibridi, ecc..).

6. IL PERSONALE INIDONEO

6.1 Premessa.

La definizione delle posizioni riferite al personale inidoneo presenta aspetti di particolare complessità, poiché occorre coniugare elementi molto diversi tra loro (le aspettative del personale interessato dalla inidoneità, l'esigenza di conseguire una razionale organizzazione aziendale con l'ottimizzazione dei costi, le posizioni delle Organizzazioni sindacali, ecc.).

La materia è regolata dalle seguenti norme di legge o contrattuali:

- a) art. 27, comma 1, lettera b, dell'Allegato "A" al R.D. 148/1931;
- b) art. 12, comma a), della legge 830/61;
- c) accordo nazionale 27.6.1986, parte B, sulla "Disciplina nazionale relativa al personale inidoneo"
- d) art. 3, punto c), dell'accordo nazionale 12.7.1985;

In particolare:

- l'art. 27 dell'Allegato "A" al R.D. 148/1931 prevede che l'Azienda può far luogo all'esonero definitivo *"per inabilità al servizio nelle funzioni proprie della qualifica cui è rivestito l'agente, quando non accetti altre mansioni compatibili con le sue attitudini o condizioni, in posti disponibili"*;
- la "Disciplina nazionale relativa al personale inidoneo" prevede che *"la Direzione aziendale, ferme restando le norme di legge in vigore, ove sussista la disponibilità di posti in organico verificata ai sensi dell'art. 3 lettera c) dell'accordo nazionale 12.7.1985, procede alla collocazione del lavoratore in altra qualifica professionale per la quale sussista l'idoneità, ..."*.
- Il richiamato art. 3, lettera c) dell'accordo nazionale del 12.7.1985 affida "al preventivo e periodico esame" a livello aziendale:
 - l'accertamento dei posti in organico da riservare al personale "permanentemente inabile al servizio delle funzioni proprie della qualifica di cui sono rivestiti";
 - la definizione delle modalità di "assegnazione a diverse mansioni dei lavoratori divenuti temporaneamente inabili al servizio delle funzioni proprie.

Con riferimento agli atti concernenti il personale definitivamente inidoneo adottati dall'azienda nell'ultimo decennio, va ricordato la deliberazione del CdA n. 106 del 23.4.1998, con cui l'Azienda decise di procedere alla riqualificazione

di 19 addetti. Nel maggio 1999, poi, l'azienda diede corso ad un ulteriore collocamento in una diversa qualifica di altri 5 addetti, mentre ad altri 3 addetti è stata assegnato un diverso profilo professionale a decorrere dall'1.1.2001, in coincidenza con l'inquadramento di tutto il personale effettuato in applicazione dell'A.N. 27/11/2000. Per effetto dei tre provvedimenti susseguitisi dal 1998 al 2001, quindi, l'Azienda ha ricollocato 27 addetti inidonei definitivi in una qualifica diversa da quella rivestita, dei quali circa un terzo è ancora in servizio.

Va pure posto in rilievo che nel mese di giugno 2006 è stata trasmessa alle OO.SS. una proposta aziendale finalizzata a definire le posizioni del personale dichiarato inidoneo allo svolgimento delle proprie mansioni successivamente al 1° gennaio 2001. La proposta ha riguardato la definizione delle posizioni individuali di tutto il personale dichiarato inidoneo in via "definitiva" o "temporanea", considerato che, in quella fase, 17 addetti risultavano inidonei in via definitiva e 5 in via temporanea; per altri 2 addetti, invece, il medico competente aveva indicato delle "prescrizioni" che, di fatto, limitavano il pieno utilizzo degli interessati per lo svolgimento delle mansioni proprie.

La proposta prevedeva:

- a) la riqualificazione di un limitato numero di addetti inidonei in via definitiva tenuto conto delle posizioni funzionali vacanti deliberate dal C.d.A. dell'epoca con propria deliberazione del 19.6.2006;
- b) il collocamento in quiescenza del residuo personale inidoneo in via definitiva non riqualificato provvisto di un'anzianità contributiva superiore a quella minima (10 anni) prevista alla lettera a) dell'art. 12 della L. 830/61 (condizione più favorevole per il personale, che sarebbe dovuta scaturire in sede di confronto sindacale);
- c) l'utilizzo del personale inidoneo in via temporanea su alcune posizioni funzionali numericamente limitate.

Tale proposta fu duramente avversata dalle R.S.A. nel corso dell'incontro preliminare del giorno 8.6.2006 e in quello successivo del 20.6.2006, nonostante le ragioni esposte dall'Azienda e la manifestata disponibilità a ridiscuterla in termini ancora più favorevoli per il personale. In quella occasione le OO.SS. si dichiararono disponibili a discutere solo di soluzioni che prevedessero unicamente la "riqualificazione" di tutto il personale definitivamente inidoneo, indipendentemente dal requisito della disponibilità di posti compatibili con le attitudini e le condizioni dell'*agente inabile* pur legislativamente sancito e confermato da copiosa giurisprudenza.

6.2 Gli addetti inidonei al 1° gennaio 2008.

Al 1° gennaio 2008 la situazione del personale inidoneo allo svolgimento delle mansioni del profilo professionale rivestito risulta la seguente:

- a) personale inidoneo in via definitiva: n. 19 unità, di cui 18 nel profilo professionale di "Operatore di esercizio" ed una in quello di "Operatore generico";
- b) personale inidoneo in via temporanea: n. 11 unità, suddivise come di seguito:
 - n. 3 addetti, tutti in possesso del profilo di "Operatore di esercizio", in attesa di esito definitivo da parte della "Commissione patenti" (vi sono fondati elementi per ritenere che tutti questi addetti acquisiranno la posizione di inidoneità "definitiva");
 - n. 2 addetti, anch'essi in possesso del profilo di "Operatore di esercizio", inidonei temporanei di lunga durata (prorogata di anno in anno);
 - n. 6 addetti, tutti in possesso del profilo di "Operatore di esercizio", caratterizzati da inidoneità di durata più contenuta.

Da quanto esposto emerge che al 01.01.2008 il personale inidoneo ammonta nel complesso a 30 unità, di cui 29 dotati di profilo di "Operatore di esercizio". Trattasi, com'è evidente, di un quantitativo numerico ragguardevole che, pur facente parte dell'organico degli operatori di esercizio, non è di fatto utilizzabile nelle mansioni di guida, determinando non pochi problemi all'esercizio del servizio di linea.

La dimensione del fenomeno ed il suo andamento nel tempo impone la necessità di riprendere costruttivamente il dialogo con le OO.SS. per individuare il percorso che, nell'ambito delle regole legislative e contrattuali, giunga alla definizione delle posizioni del personale attualmente inidoneo.

6.3 Una possibile definizione delle posizioni del personale attualmente inidoneo in via definitiva.

Tenuto conto delle posizioni unanimemente espresse dalle R.S.A. in occasione degli incontri tenutisi nei giorni 8.6.2006 e 20.6.2006, le collocazioni funzionali di cui l'Azienda ha attualmente necessità rendono possibile, anche a seguito dell'internalizzazione del servizio di "portierato" attuata nel corso del 2007, l'inquadramento di gran parte delle unità definitivamente inidonee in altro profilo professionale, con parametro retributivo inferiore a quello attualmente posseduto e riconoscimento di un assegno "ad personam" assorbibile con le modalità stabilite dall'A.N. 27.6.86.

I possibili nuovi inquadramenti sono i seguenti:

- servizio di "portierato" presso l'ingresso del deposito di via C. Battisti: (profilo professionale assegnabile: "Ausiliario" – par. 110). Il servizio comprende, oltre alle funzioni di vero e proprio portierato, quelle di distribuzione dei biglietti ai conducenti che ne fanno richiesta e di registrazione dei certificati di malattia prodotti dagli agenti. È assicurato continuativamente per 24 ore in tutti i giorni dell'anno e richiede pertanto n. 4 turni giornalieri, ciascuno presenziato da due unità sia nelle ore notturne che in quelle diurne, riducibili ad una unità nei due turni diurni delle giornate festive. Il fabbisogno di personale richiesto da questo servizio, tenuto conto della maggiore incidenza delle assenze per malattie, è così determinabile:

$$(8 \times 303 \text{gg} + 6 \times 62 \text{gg}): 250 \text{ gg/agente.anno} = 12 \text{ unità}$$

- mansioni di rabbocco olio: richiede l'utilizzo di 1 unità. Profilo assegnabile: "Ausiliario" – par. 110;
- mansioni di distributore di gasolio: Profilo assegnabile: "Ausiliario" – par. 110;
- mansioni di distributore di magazzino: richiede l'utilizzo di 1 unità. Profilo assegnabile: "Ausiliario" – par. 110;
- mansioni di centralinista: Profilo assegnabile: "Ausiliario" – par. 110;
- mansioni di commesso – usciere: richiede l'utilizzo di 2 unità. Profilo assegnabile: "Ausiliario" – par. 110;

Per quanto riguarda l'utilizzo del personale inidoneo in via temporanea e le procedure da attuare per il personale definitivamente inidoneo non inquadrabile in altro profilo professionale, le possibili soluzioni costituiranno materia di confronto con le Organizzazioni sindacali.

7. LA DOTAZIONE ORGANICA A REGIME

L'art. 2, lettera A, punto 4, dell'A.N. 27/11/2000 ha stabilito, in concomitanza con l'entrata in vigore della nuova classificazione del personale delle aziende che applicano il CCNL Autoferrotranvieri, la decadenza di tutte le preesistenti normative in materia di inquadramento e di percorsi professionali del personale.

L'adeguamento della Pianta organica del personale si rende pertanto necessario per ridisegnare il fabbisogno aziendale di risorse umane nel periodo di riferimento del presente Piano industriale (2008-2009), prevedendo la nuova classificazione del personale che ha interamente innovato la precedente, sostituendo i vecchi livelli con i parametri retributivi e le vecchie qualifiche con i profili professionali.

Alla stessa maniera occorrerà avviare un confronto con le OO.SS. aziendali al fine di approvare il nuovo Regolamento per le assunzioni e per le progressioni di carriera del personale, anch'esso decaduto dopo l'entrata in vigore dell'A.N. 27/11/2000.

Nelle pagine seguenti è riportata la nuova Pianta organica aziendale elaborata alla luce delle considerazioni svolte nelle pagine precedenti in ordine alla situazione attuale delle singole Aree aziendali e delle modifiche organizzative che si ritiene utile introdurre per i prossimi anni, con i relativi riflessi in ordine alla dotazione organica dei vari comparti aziendali.

La dotazione organica a regime prevede pertanto un numero totale di 565 unità complessive, così suddivise:

- il Direttore Generale;
- la Direzione Amministrativa, con una dotazione di 51 unità equivalenti full-time, compreso il Direttore amministrativo;
- la Direzione Tecnica, con una dotazione di 513 unità equivalenti full-time, compreso il Direttore tecnico;

PIANTA ORGANICA DIREZIONE AMMINISTRATIVA

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO RETRIBUTIVO	ORGANICO FULL-TIME
AREA RISORSE UMANE		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
UFFICIO PERSONALE E RETRIBUZIONI		
- Coordinatore d'ufficio	205	1
- Collaboratore d'ufficio	175	1
- Operatore qualificato d'ufficio	140 - 155	3
TOTALE UFFICIO PERSONALE E RETRIBUZIONI		5
UFFICIO SEGRETERIA E PROTOCOLLO		
- Operatore qualificato d'ufficio	140 - 155	2
- Collaboratore di esercizio (autisti di direzione)	129	2
- Ausiliario (postazione di portierato e centralino)	110	14
- Ausiliario (palazzina uffici amministrativi)	110	2
TOTALE UFFICIO SEGRETERIA E PROTOCOLLO		20
TOTALE AREA RISORSE UMANE		26
AREA CONTABILITÀ E BILANCIO		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
UFFICIO RAGIONERIA ED ECONOMATO		
- Capo Unità Organizzativa Amministrativa	230	1
- Collaboratore d'ufficio	175	1
- Operatore qualificato d'ufficio	140 - 155	2
TOTALE UFFICIO RAGIONERIA ED ECONOMATO		4
UFFICIO CONTROLLO DI GESTIONE		
- Capo Unità Organizzativa amministrativa	230	1
TOTALE UFFICIO CONTROLLO DI GESTIONE		1
TOTALE AREA CONTABILITÀ E BILANCIO		6
AREA INFORMATICA E STATISTICA		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
- Operatore qualificato d'ufficio	140 - 155	1
TOTALE AREA INFORMATICA E STATISTICA		2
AREA COMMERCIALE E MARKETING		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
UFFICIO VENDITE - SETTORE T.P.L.		
- Coordinatore d'Ufficio	205	1
- Collaboratore d'Ufficio	175	1
- Operatore Qualificato d'Ufficio	140 - 155	6
UFFICIO VENDITE - SETTORE SOSTA TARIFFATA		
- Coordinatore della Mobilità	175	2
- Assistente alla clientela	140 - 155	1
- Ausiliario	130	2
TOTALE UFFICIO VENDITE		13
TOTALE AREA COMMERCIALE E MARKETING		14
RIPARTIZIONE AFFARI GENERALI E LEGALI, PUBBLICHE RELAZIONI E SINISTRI		
CAPO UNITÀ ORGANIZZATIVA AMMINISTRATIVA	230	1
UFFICIO SINISTRI		
- Collaboratore d'ufficio	175	1
TOTALE UFFICIO SINISTRI		1
TOTALE RIPARTIZIONE AFFARI GENERALI E LEGALI, PUBBLICHE RELAZIONI E SINISTRI		2
TOTALE DIREZIONE AMMINISTRATIVA		50

PIANTA ORGANICA DIREZIONE TECNICA

PROFILO PROFESSIONALE	PARAMETRO RETRIBUTIVO	ORGANICO FULL-TIME
AREA ESERCIZIO AUTOLINEE - MARITTIMO - VERIFICA E CUSTODIA SOSTA TARIFFATA		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
UFFICIO PROGRAMMAZIONE E TURNI		
- Capo Unità Organizzativa Tecnica	230	1
- Coordinatore d'Ufficio	205	1
- Collaboratore d'ufficio	175	1
- Operatore qualificato d'ufficio	140 - 155	1
- Operatore d'ufficio	130	2
- Ausiliario	110	1
TOTALE UFFICIO PROGRAMMAZIONE E TURNI		7
UFFICIO GESTIONE LINEE E PERSONALE VIAGGIANTE		
- Coordinatore di esercizio	210	4
- Addetto all'esercizio	193	15
- Operatore di esercizio (guida in linea)	140 - 158 - 175 - 183	325
- Operatore di esercizio (controllo utenza)	140 - 158 - 175 - 183	16
- Operatore di esercizio (manovratori di deposito)	140 - 158 - 175 - 183	6
- Collaboratore d'esercizio (manovratori di dep.+ rifornim. metano)	129	11
- Ausiliario	110	1
TOTALE UFFICIO GESTIONE LINEE E PERSONALE VIAGGIANTE		378
SETTORE CUSTODIA E VERIFICA SOSTA		
- Coordinatore della mobilità	178	2
- Operatore qualificato della mobilità	151	1
- Operatore della mobilità	138	51
- Ausiliario	110	1
- Ausiliario generico	100	14
TOTALE SETTORE CUSTODIA E VERIFICA SOSTA TARIFFATA		69
TOTALE AREA ESERCIZIO AUTOLINEE - MARITTIMO - VERIFICA E CUSTODIA SOSTA		455
AREA MANUTENZIONE		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
UFFICIO TECNICO		
- Capo Unità Tecnica	205	1
- Collaboratore d'Ufficio	175	1
- Operatore Qualificato d'Ufficio	140 - 155	3
TOTALE UFFICIO TECNICO		5
SETTORE OFFICINA-MANUTENZIONE E DEPOSITO		
- Capo Unità Tecnica	205	2
- Capo Operatori	188	4
- Operatore Tecnico	170	13
- Operatore Qualificato	160	14
- Operatore generico	116	3
SETTORE SOSTA TARIFFATA		
- Operatore Generico	116	1
- Ausiliario Generico	100	5
TOTALE SETTORE OFFICINA-MANUT. E DEPOSITO		42
TOTALE AREA MANUTENZIONE		48
AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAGAZZINO		
RESPONSABILE UNITÀ AMMINISTRATIVA COMPLESSA	250	1
- Coordinatore d'Ufficio	175	1
- Collaboratore d'Ufficio	175	1
- Operatore Qualificato d'Ufficio	140 - 155	3
MAGAZZINO RICAMBI		
- Operatore Qualificato d'Ufficio	140 - 155	1
- Operatore d'Ufficio	130	2
TOTALE AREA APPALTI, CONTRATTI, ACQUISTI E MAGAZZINO		9
TOTALE DIREZIONE TECNICA		512

8. RISULTATI ECONOMICI ATTESI NEL BIENNIO 2008-2009

- Commento da completare -

TAB. 29 - PREVISIONE COSTO DEL PERSONALE

PRE-CONSUNTIVO ANNO 2007				
SETTORI	TPL AUTOBUS	TPL MOTONAVI	PARCHEGGI	TOTALE
FORZA MEDIA 2007	478,80	2,80	32,00	513,60
COSTI 2007	18.359.145,29	104.770,66	706.482,54	19.170.398,49
COSTO MEDIO UNITARIO	38.344,08	37.418,09	22.077,58	37.325,54

PREVISIONE ANNO 2008				
SETTORI	TPL AUTOBUS	TPL MOTONAVI	PARCHEGGI	TOTALE
PREVISIONE FORZA MEDIA 2008	495,00	3,00	78,00	576,00
COSTO MEDIO UNITARIO 2007	38.344,08	37.418,09	22.077,58	97.839,75
PREVISIONE INCREMENTO COSTO MEDIO (%)	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
PREVISIONE COSTO MEDIO UNITARIO 2008	39.110,96	38.166,45	22.519,13	99.796,55
PREVISIONE COSTO TOTALE 2008	19.359.925,77	114.499,36	1.756.492,22	21.230.917,35

PREVISIONE ANNO 2009				
SETTORI	TPL AUTOBUS	TPL MOTONAVI	PARCHEGGI	TOTALE
PREVISIONE FORZA MEDIA 2009	495,00	3,00	78,00	576,00
COSTO MEDIO UNITARIO 2008	39.110,96	38.166,45	22.519,13	99.796,55
PREVISIONE INCREMENTO COSTO MEDIO (%)	1,00%	1,00%	8,00%	2,58%
PREVISIONE COSTO MEDIO UNITARIO 2009	39.502,07	38.548,12	24.320,66	102.370,85
PREVISIONE COSTO TOTALE 2009	19.553.525,02	115.644,36	1.897.011,59	21.566.180,97

INTROITI T.P.L. AUTOBUS	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
VENDITA BIGLIETTI	€ 2.091.886,03	€ 2.196.480,33	€ 2.306.304,35
VENDITA ABBONAMENTI	€ 1.919.171,98	€ 2.015.130,58	€ 2.115.887,11
VENDITA SUPPORTI TESSERE	€ 11.797,76	€ 12.387,65	€ 13.007,03
SERVIZI SPECIALI	€ 83.610,93	€ 87.791,48	€ 92.181,05
CORRISPETTIVI PER INTEGRAZIONI TARIFFARIE	€ 2.872.093,87	€ 2.400.000,00	€ 2.450.000,00
CORRISPETTIVI PER LINEE SOCIALI A SCARSA FREQUENTAZIONE	€ 837.741,33	€ -	€ -
TOTALE	€ 7.816.301,90	€ 6.711.790,04	€ 6.977.379,54

INTROITI T.P.L. MOTONAVI	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
BIGLIETTI ISOLA SAN PIETRO	€ 67.895,08	€ 74.684,59	€ 82.153,05
ABBONAMENTI ISOLA SAN PIETRO	€ 13.620,90	€ 14.982,99	€ 16.481,29
INTROITI DA ESCURSIONI	€ 34.793,32	€ 38.272,65	€ 42.099,92
TOTALE	€ 116.309,30	€ 127.940,23	€ 140.734,25

INTROITI SOSTA TARIFFATA	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
VENDITA TAGLIANDI DI SOSTA	€ 909.072,35	€ 2.510.000,00	€ 2.635.500,00
VENDITA ABBONAMENTI MENSILI	€ 89.613,38	€ 240.000,00	€ 252.000,00
TOTALE	€ 998.685,73	€ 2.750.000,00	€ 2.887.500,00

TOTALE INTROITI DA TRAFFICO E DA SOSTA TARIFFATA	€ 8.931.296,93	€ 9.589.730,27	€ 10.005.613,79
--	----------------	----------------	-----------------

ALTRI RICAVI E PROVENTI DIVERSI	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
TOTALE	€ 534.524,16	€ 760.000,00	€ 785.000,00

CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
CORRISPETTIVI FONDO REGIONALE TRASPORTI - COMUNE - AUTOBUS	€ 15.914.623,40	€ 16.312.488,99	€ 16.720.301,21
CORRISPETTIVI FONDO REG.LE TRASPORTI - COMUNE - MOTONAVI	€ 180.150,00	€ 184.653,75	€ 189.270,09
CORRISPETTIVI FONDO REG.LE TRASPORTI - PROVINCIA - AUTOBUS	€ 2.857.205,44	€ 2.928.635,58	€ 3.001.851,47
RIMBORSI ONERI RINNOVI C.C.N.L. AUTOFERROTRANVIERI	€ 2.518.457,48	€ 2.550.000,00	€ 2.600.000,00
RIMBORSI MAGGIORI ONERI A.N. MALATTIA 19/09/2005	€ 285.591,51	€ 290.000,00	€ 300.000,00
COMPENSAZIONI REGIONALI GRATUITÀ EX ART. 30 L.R. 18/2002	€ 95.292,50	€ 98.000,00	€ 102.000,00
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI	€ 936.570,25	€ 940.000,00	€ 960.000,00
CREDITI DI IMPOSTA GASOLIO	€ 35.590,14	€ 40.000,00	€ 40.000,00
TOTALE	€ 22.823.480,72	€ 23.343.778,31	€ 23.913.422,77

Stato Patrimoniale - consuntivi

		Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
ATTIVO				
A	CREDITI VERSO SOCI		0	0
B.I	Immobilizzazioni immateriali:		164	186
B.II	Immobilizzazioni materiali:			
B.II.1	Terreni e fabbricati		577	493
B.II.2	Impianti e macchinario		16.929	16.691
B.II.3	Attrezzature industriali e commerciali		160	128
B.II.4	Altri beni materiali		0	0
B.II.5	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti		100	100
	Immobilizzazioni materiali (voce generica)		0	0
B.II	Totale Immobilizzazioni materiali		17.766	17.412
B.III	Immobilizzazioni finanziarie:			
B.III.1	Partecipazioni		37	37
B.III.2a_c	Crediti verso gruppo a medio		0	0
B.III.2.d	Verso altri		0	0
B.III.3	Altri titoli		0	0
B.III.4	Azioni proprie		0	0
B.III	Totale Immobilizzazioni finanziarie		37	37
B	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B.I + B.II + B.III)		17.967	17.635
C	ATTIVO CIRCOLANTE			
C.I	Rimanenze:			
C.I.1	Materie prime, sussidiarie e di consumo		768	493
C.I.2	Prodotti in lavorazione e semilavorati		0	0
C.I.3	Lavori in corso e su ordinazione		0	0
C.I.4	Prodotti finiti e merci		0	0
C.I.5	Acconti		0	0
	Rimanenze (voce generica)		0	0
C.I	Totale Rimanenze		768	493
C.II	Crediti:			
C.II.1	Verso clienti (netto fondo)		328	693
C.II.2	Verso gruppo a breve		25.350	3.567
C.II.5	Verso altri		5.112	7.832
C.II	Totale Crediti		30.790	12.092
C.III	Altri titoli		0	0
C.IV	Disponibilità liquide:			
C.IV.2	Depositi bancari e postali		1.109	12.193
C.IV.3	Danaro e valori in cassa		6	5
C.IV	Totale Disponibilità liquide		1.115	12.198
C	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		32.673	24.783
D	RATEI E RISCONTI		336	465
A+B+C+D	TOTALE ATTIVO		50.976	42.883

Stato Patrimoniale - consuntivi

		Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
PASSIVO				
A	PATRIMONIO NETTO:			
A.I	Capitale		8.400	8.400
A.II	Riserva sovrapprezzo azioni		0	0
A.III	Riserva da rivalutazione		0	0
A.IV	Riserva legale		0	0
A.V	Riserva azioni proprie		0	0
A.VI	Riserve statutarie		0	0
A.VII	Altre riserve		564	318
A.VIII	Utili (perdite) portati a nuovo		-1.909	-6.916
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio		-5.007	-7.559
	Totale mezzi propri		2.048	-5.757
	Patrimonio netto di terzi		0	0
A	TOTALE A - PATRIMONIO NETTO		2.048	-5.757
B	FONDI PER RISCHI E ONERI:			
B.1	Per trattamento quiescenza e obblighi simili		0	0
B.2	Per imposte		268	268
B.3	Altri fondi		1.382	1.422
B	TOTALE B - FONDI PER RISCHI E ONERI		1.650	1.690
C	T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO		12.321	11.123
D	DEBITI:			
D.1	Obbligazioni		0	0
D.3	Debiti verso banche:		4.286	3.616
D.3.a	Esigibili entro esercizio successivo		1.049	565
D.3.b	Esigibili oltre esercizio successivo		3.237	3.051
D.4	Debiti verso altri finanziatori:		2.968	2.968
D.4.a	Esigibili entro esercizio successivo		573	573
D.4.b	Esigibili oltre esercizio successivo		2.395	2.395
D.5	Acconti		0	0
D.6	Debiti verso fornitori		7.437	10.594
D.7	Debiti rappresentati da titoli di credito		0	0
D.8_9_10a	Debiti verso gruppo (breve)		0	3.526
D.8_9_10b	Debiti verso gruppo (medio)		5.301	0
D.11	Debiti tributari		3.850	2.611
D.12	Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale		551	725
D.13	Altri debiti:		280	1.336
D.13.a	Esigibili entro esercizio successivo		271	1.327
D.13.b	Esigibili oltre esercizio successivo		9	9
D	TOTALE D - DEBITI		24.673	25.376
E	RATEI E RISCONTI		10.284	10.451
A+B+C+D+E	TOTALE PASSIVO E NETTO (A+B+C+D+E)		50.976	42.883

Stato Patrimoniale riclassificato - consuntivi

	Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
ATTIVO			
Disponibilità liquide		1.115	12.198
Titoli		0	0
Crediti verso clienti		289	670
Factoring		0	0
Crediti comm. v/gruppo		0	3.567
Crediti finanz v/gruppo		0	0
Crediti Verso Gruppo		0	0
Erario		395	1.264
Iva		0	0
Iva su investimenti pregressi		0	0
Crediti diversi		0	59
Ratei e risconti attivi		0	0
TOTALE CREDITI A BREVE		1.799	17.758
Materie prime		768	493
Prodotti in lavorazione e s.l.		0	0
Lavori in corso e su ordinazione		0	0
Prodotti finiti e merci		0	0
Acconti		0	0
Rimanenze (voce generica)		0	0
RIMANENZE DI MAGAZZINO		768	493
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		2.567	18.251
Consorzio CO.TR.A.P.		37	37
Altre partecipazioni		0	0
Crediti verso clienti a medio		0	0
Crediti comm. v/gruppo		25.350	0
Crediti finanz v/gruppo		0	0
Depositi cauzionali		0	0
Altri Crediti		4.454	6.473
Titoli a garanzia		0	0
Titoli Immobilizzati		0	0
Crediti in sofferenza		59	59
Risconti pluriennali		336	465
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		30.236	7.034
Avviamento/Goodwill (vedasi commento)		0	0
Concessioni, diritti, marchi, ecc.		28	20
Altre		136	166
Immobilizzazioni Immateriali (Voce Generica)		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		164	186
Terreni e fabbricati		1.624	1.625
Impianti e macchinario		39.543	42.832
Attrezzature industriali e commerciali		1.211	1.246
Altri beni materiali		0	0
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti		100	100
Immobilizzazioni materiali (voce generica)		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE LORDE		42.478	45.803
(Fondi ammortamento)		-24.712	-28.391
TOTALE IMMOBILI TECNICI NETTI		17.766	17.412
TOTALE ATTIVO		50.733	42.883

Stato Patrimoniale riclassificato - consuntivi

	Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
PASSIVO			
Debiti verso banche		0	0
Debiti verso altri finanziatori		0	0
Debiti verso fornitori		6.162	3.095
Debiti verso fornitori per investimenti		0	0
Debiti commerciali verso gruppo		0	0
Debiti finanziari verso gruppo		0	0
IRES-IRAP a saldo		546	1.931
Iva a debito		2.767	680
Debiti verso Erario (voce generica)		294	0
Debiti diversi		775	1.740
Ratei e risconti passivi		4	0
TOTALE DEBITI A BREVE		10.548	7.446
ANTICIPI DA CLIENTI		0	0
Finanziamenti a medio termine		0	0
Monte dei Paschi di Siena		714	230
Banca Popolare di Bari		3.572	3.386
Cassa Depositi e Prestiti		2.968	2.968
Debiti verso fornitori per investimenti a medio		0	0
Debiti commerciali a medio		1.322	7.811
Debiti commerciali v/so gruppo		0	0
Debiti finanziari v/so gruppo		5.301	3.526
Debiti diversi a medio		9	9
Obbligazioni sottoscritte da terzi		0	0
TOTALE DEBITI A MEDIO		13.886	17.930
Finanziamenti soci		0	0
Obbligazioni sottoscritte da soci		0	0
TOTALE DEBITI E FINANZ. SOCI		0	0
TOTALE DEBITI		24.434	25.376
TFR		12.321	11.123
Fondi imposte differite		268	268
Fondo svalutazione crediti tassato		0	0
Fondo rischi vari		0	0
Fondo ferie da fruire		333	333
Fondo igiene e sicurezza sul lavoro		36	36
Fondo contenzioso legale		1.013	1.053
Risconti passivi per contributi		10.280	10.451
Risconti passivi pluriennali		0	0
TOTALE ACCANTONAMENTO		24.251	23.264
Patrimonio netto di terzi		0	0
Capitale sociale		8.400	8.400
Riserve		0	0
Differenza di consolidamento / fusione		0	0
Crediti verso soci		0	0
Fondo contributi in conto capitale per investimenti		564	318
Utili esercizi precedenti		-1.909	-6.916
Risultato d'esercizio		-5.007	-7.559
TOTALE MEZZI PROPRI		2.048	-5.757
TOTALE PASSIVO		50.733	42.883

Dettaglio fondi ammortamento - consuntivi

Migliaia di Euro		dic-06	dic-07
B.II	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	17.766	17.412
TERRENI E FABBRICATI	VALORE NETTO	577	493
	Ammortamenti precedenti	963	1.047
	Utilizzo fondo ammortamento	0	0
	Ammortamento dell'esercizio	84	85
	VALORE LORDO	1.624	1.625
IMPIANTI E MACCHINARI	VALORE NETTO	16.929	16.691
	Ammortamenti precedenti	21.548	23.841
	Utilizzo fondo ammortamento	1.227	0
	Ammortamento dell'esercizio	2.293	2.300
	VALORE LORDO	39.543	42.832
ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	VALORE NETTO	160	128
	Ammortamenti precedenti	994	1.051
	Utilizzo fondo ammortamento	0	
	Ammortamento dell'esercizio	57	67
	VALORE LORDO	1.211	1.246
ALTRI BENI MATERIALI	VALORE NETTO	0	0
	Ammortamenti precedenti	0	0
	Utilizzo fondo ammortamento	0	0
	Ammortamento dell'esercizio	0	0
	VALORE LORDO	0	0
ALTRE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORE NETTO	100	100
	Fondo ammortamento	0	0
	VALORE LORDO	100	100

Conto Economico - consuntivi

		Migliaia di Euro	2006	2007
CONTO ECONOMICO				
A	VALORE DELLA PRODUZIONE:			
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni		9.587	8.931
A.2	Variaz. Riman. di prod. in lavoraz., semilav. e prod. finiti		0	0
A.3	Variazioni dei lavori in corso su ordinazione		0	0
A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		0	0
A.5	Altri ricavi e proventi:		22.430	23.358
A.5.a	Di cui contributi in conto esercizio		0	0
A.5.b	Di cui altri ricavi e proventi		22.430	23.358
	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE		32.017	32.289
B	COSTI DELLA PRODUZIONE			
B.6	Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		3.940	3.813
B.7	Per servizi		4.041	2.795
B.8	Per godimento di beni di terzi		223	464
B.9	Per il personale:		18.756	19.170
B.9.a	Salari e stipendi		13.508	13.694
B.9.b	Oneri sociali		3.862	3.842
B.9.c	Trattamento di fine rapporto		1.210	1.304
B.9.d	Trattamento di quiescenza e simili		0	0
B.9.e	Altri costi		176	330
B.10	Ammortamenti e svalutazioni:		8.029	2.502
B.10.a	Ammortamento immobilizzazioni immateriali		50	50
B.10.b	Ammortamento immobilizzazioni materiali		2.434	2.452
B.10.c	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		0	0
B.10.d	Svalutazioni dei crediti att.circolante e disponibilità		5.545	0
B.11	Variaz. Rim. materie prime, suss., di consumo e merci		179	276
B.12	Accantonamenti per rischi		0	40
B.13	Altri accantonamenti		2	0
B.14	Oneri diversi di gestione		526	14.453
	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE		35.696	43.513
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-3.679	-11.224
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
C.15	Proventi da partecipazioni		5	2
	Altri proventi finanziari			
C.16.a.d_gr.	Verso società del gruppo		0	0
C.16.b.c	Da titoli		0	0
C.16.a.d_altri	Altri		10	0
C.16	Totale proventi finanziari escluso dividendi		10	0
	Totale proventi finanziari (15 + 16)		15	2
C.17	Interessi e altri oneri finanziari			
C.17.a	Interessi passivi su debiti		0	0
C.17.a.1	Verso imprese del gruppo		0	0
C.17.a.4	Verso altri		490	381
	Totale oneri finanziari		490	381
	TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (15+16-17)		-475	-379

Conto Economico - consuntivi

		Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
CONTO ECONOMICO				
D	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
D.18	Rivalutazioni:			
D.18.a	Di partecipazioni		0	0
D.18.b	Di imm. Finanz. che non costituiscono partecipazioni		0	0
D.18.c	Di titoli iscritti nell'Att.Circ.che non costituiscono partec.		0	0
	Totale 18		0	0
D.19	Svalutazioni:			
D.19.a	Di partecipazioni		0	0
D.19.b	Di imm. finanziarie che non costituiscono partecipaz.		0	0
D.19.c	Di titoli iscritti nell'Att.Circ.che non costituiscono partec.		0	0
	Totale 19		0	0
	TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZ. (18 - 19)		0	0
E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
E.20	Proventi straordinari:		518	5.305
E.20.a	Plusvalenze da alienazioni		0	0
E.20.b	Sopravvenienze attive		146	46
E.20.d	Altri		372	5.259
E.21	Oneri straordinari:		92	461
E.21.a	Minusvalenze da alienazioni			
E.21.b	Sopravvenienze passive		92	461
E.21.c	Altri		0	
	TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI (20 - 21)		426	4.844
	RISULTATO PRIMA DELLA IMPOSTE (A-B+C+D+E)		-3.728	-6.759
F.22	Imposte sul reddito di esercizio		1.279	800
	Risultato d'esercizio ante competenza di terzi		-5.007	-7.559
F.23	(Utile)/perdita di competenza di terzi		0	0
F.24	Risultato d'esercizio		-5.007	-7.559

Conto Economico riclassificato - consuntivi

ESERCIZI	2006		2007	
	Migliaia di Euro	1.000 € %	1.000 € %	
Tpl - Vendita Biglietti	2.204	6,9	2.104	6,5
Tpl - Vendita Abbonamenti	1.870	5,9	1.919	6,0
Tpl - Servizi Speciali	1.033	3,2	84	0,3
Tpl - Corrispettivi Integrazioni Tariffarie	3.333	10,4	2.872	8,9
Tpl - Corrispettivi Linee Sociali	1.013	3,2	837	2,6
Idrovie - Biglietti e Abbonamenti	134	0,4	116	0,4
Sosta Tariffata - Biglietti e Abbonamenti	0		999	3,1
Proventi Contravvenzionali	787	2,5	177	0,5
Penalità e inadempienze contrattuali	0		299	0,9
Compensazioni contratti di servizio e maggiori oneri	21.559	67,5	22.823	70,8
Altri ricavi	0		0	
FATTURATO NETTO	31.933	100,0	32.230	100,0
Consumi	-4.119	-12,9	-4.089	-12,7
Manodopera	-18.756	-58,7	-19.170	-59,5
Lavorazioni Di Terzi	-926	-2,9	-714	-2,2
Servizi commerciali	-133	-0,4	-161	-0,5
Servizi amministrativi	-820	-2,6	-703	-2,2
Costi Assicurativi	-1.048	-3,3	-1.105	-3,4
Serizi di Trasporto In Ati	-929	-2,9	0	
Servizi diversi	0		0	
Compensi Ad Amministratori	-185	-0,6	-112	-0,3
Assicurazioni Varie	-143	-0,4	-199	-0,6
Imposte e Tasse	-89	-0,3	-87	-0,3
Stampati e Cancelleria	-61	-0,2	-72	-0,2
Spese di Rappresentanza	-98	-0,3	-2	0,0
Oneri Diversi	-60	-0,2	-243	-0,8
Affitti Passivi	-48	-0,2	-37	-0,1
Canoni Di Leasing	-62	-0,2	-65	-0,2
Concessione Aree Sosta Tariffata	0		-220	-0,7
Per godimento beni di terzi	-113	-0,4	-142	-0,4
Fondo Rischi per Contenziosi Giudiziali	0		-40	-0,1
Accantonamento per rischi generici	-2	0,0	0	
TOTALE COSTO DEL VENDUTO	-27.592	-86,4	-27.161	-84,3
Altri Ricavi e Proventi	84	0,3	59	0,2
Proventi diversi	84	0,3	59	0,2
MARGINE OPERATIVO LORDO	4.425	13,9	5.128	15,9
Amm. Immobilizzazioni Immateriali	-50	-0,2	-50	-0,2
Amm. Immobilizzazioni Materiali	-2.434	-7,6	-2.452	-7,6
Altre Sval. Immobilizzazioni	0	0,0	0	0,0
AMMORTAMENTI	-2.484,0	-7,8	-2.502,0	-7,8
(di cui anticipati)	0		0	
MARGINE OPERATIVO NETTO	1.941	6,1	2.626	8,1
Dividendi e c.i.	5	0,0	2	0,0
REDDITO ANTE ONERI FINANZIARI	1.946	6,1	2.628	8,2
Interessi attivi Verso Società del Gruppo	0		0	
Interessi Attivi	10	0,0	0	
TOTALE INTERESSI ATTIVI	10	0,0	0	
Interessi passivi Verso Imprese Del Gruppo	0		0	
Interessi Su Mutui	-277	-0,9	-278	-0,9
Oneri Finanziari Verso Altri (Voce Generica)	-213	-0,7	-103	-0,3
TOTALE ONERI FINANZIARI LORDI	-490	-1,5	-381	-1,2
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-480	-1,5	-381	-1,2
REDDITO DI COMPETENZA	1.466	4,6	2.247	7,0
Rivalutazione di Partecipazioni	0		0	
Svalutazione di partecipazioni	0		0	
Accantonamento fondo svalutazione crediti tassato	-5.545	-17,4	0	
Perdite Su Crediti	-75	-0,2	-13.850	-43,0
Contributi in conto esercizio	0		0	
Plusvalenze (generiche)	0		0	
Minusvalenze (generiche)	0		0	
Sopravvenienze e comp. Diversi	171	0,5	-415	-1,3
Quota Annuale Di Contributi In Conto Capitale	255	0,8	247	0,8
Utilizzazione Di Accantonamenti In Fondo Svalutazione Crediti	0		5.012	15,6
Capitalizzazioni Spese Immateriali	0		0	
TOTALE COMPONENTI STRAORDINARI	-5.194	-16,3	-9.006	-27,9
REDDITO ANTE IMPOSTE	-3.728	-11,7	-6.759	-21,0
Irpeg	-482	-1,5	0	
Irap	-797	-2,5	-800	-2,5
TOTALE IMPOSTE	-1.279	-4,0	-800	-2,5
RISULTATO NETTO	-5.007	-15,7	-7.559	-23,5

Conto Economico 2007 (Pre-Consuntivo)				
Analitico per attività				
	 T.P.L. Autobus	 T.P.L. Motonavi	 Gestione Parcheggi	TOTALI
A VALORE DELLA PRODUZIONE				
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 7.816.302	€ 116.309	€ 998.686	€ 8.931.297
2 Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semil.e fin.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3 Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
5 Altri ricavi e proventi				
1. Altri ricavi e proventi diversi	€ 534.524	€ 0	€ 0	€ 534.524
2. Contributi di esercizio	€ 22.643.331	€ 180.150	€ 0	€ 22.823.481
Totale altri ricavi e proventi	€ 23.177.855	€ 180.150	€ 0	€ 23.358.005
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 30.994.157	€ 296.459	€ 998.686	€ 32.289.302
B COSTI DELLA PRODUZIONE				
6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€ 3.721.173	€ 31.202	€ 60.784	€ 3.813.159
7 Per servizi	€ 2.692.306	€ 57.289	€ 45.540	€ 2.795.135
8 Per godimento beni di terzi	€ 157.950	€ 86.000	€ 219.711	€ 463.661
9 Per il personale				
a) Salari e stipendi	€ 13.038.719	€ 79.742	€ 575.806	€ 13.694.267
b) Oneri sociali	€ 3.736.650	€ 24.436	€ 80.363	€ 3.841.449
c) Trattamento di fine rapporto	€ 1.253.466	€ 592	€ 50.314	€ 1.304.373
d) Trattamento di quiescenza e simili	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
e) Altri costi	€ 330.310	€ 0	€ 0	€ 330.310
Totale costi per il personale	€ 18.359.145	€ 104.771	€ 706.483	€ 19.170.398
10 Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 50.000	€ 0	€ 0	€ 50.000
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 2.452.000	€ 0	€ 0	€ 2.452.000
c) Altre svalutazione delle immobilizzazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Svalut. crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale ammortamenti e svalutazioni	€ 2.502.000	€ 0	€ 0	€ 2.502.000
11 Variazioni delle rim. di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 276.162	€ 0	€ 0	€ 276.162
12 Accantonamenti per rischi	€ 40.000	€ 0	€ 0	€ 40.000
13 Altri accantonamenti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
14 Oneri diversi di gestione	€ 14.425.689	€ 4.878	€ 22.599	€ 14.453.166
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 42.174.426	€ 284.139	€ 1.055.116	€ 43.513.681
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	€ -11.180.269	€ 12.320	€ -56.431	€ -11.224.380
C PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15 Proventi da partecipazioni				
1. In imprese controllate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. In imprese collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. In altre imprese	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale proventi da partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
16 Altri proventi finanziari				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Da titoli iscritti nelle immobilizz. che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Proventi diversi dai precedenti				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 2.133	€ 0	€ 0	€ 2.133
Totale altri proventi finanziari	€ 2.133	€ 0	€ 0	€ 2.133
17 Interessi e altri oneri finanziari				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 380.735	€ 0	€ 0	€ 380.735
Totale interessi e altri oneri finanziari	€ 380.735	€ 0	€ 0	€ 380.735
17bis) Utili e perdite su cambi	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (15 + 16 - 17 + 17bis)	€ -378.602	€ 0	€ 0	€ -378.602

Conto Economico 2007 (Pre-Consuntivo)									
Analitico per attività								TOTALI	
					T.P.L. Autobus	T.P.L. Motonavi	Gestione Parcheggi		
D	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE								
18	Rivalutazioni								
a)	Di partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
b)	Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
c)	Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
	Totale rivalutazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
19	Svalutazioni								
a)	Di partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
b)	Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
c)	Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
	Totale svalutazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
	TOTALE DELLE RETTIFICHE (18 - 19)				€	0 €	0 €	0 €	0
E	PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI								
20	PROVENTI STRAORDINARI								
1.	Proventi da alienazioni				€	2.500	0 €	0 €	2.500
2.	Sopravvenienze attive				€	43.304	0 €	0 €	43.304
3.	Quota annua di contributi in conto capitale				€	247.000	0 €	0 €	247.000
4.	Altri proventi straordinari				€	5.012.260	0 €	0 €	5.012.260
	Totale proventi straordinari				€	5.305.064	0 €	0 €	5.305.064
21	ONERI STRAORDINARI								
1.	Minusvalenze da alienazioni				€	0 €	0 €	0 €	0
2.	Sopravvenienze passive / insussistenze attive				€	461.398	0 €	0 €	461.398
3.	Imposte relative ad anni precedenti				€	0 €	0 €	0 €	0
4.	Altri oneri straordinari (da arrotondamento)				€	0 €	0 €	0 €	0
	Totale oneri straordinari				€	461.398	0 €	0 €	461.398
	TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20 - 21)				€	4.843.666	0 €	0 €	4.843.666
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B + - C + - D + - E)				€	-6.715.205	12.320	-56.431	-6.759.315
22	IMPOSTE SUL REDD.DELL'ESERC.,CORRENTI, DIFFER. E ANTICIP.								
a)	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio				€	765.000	5.000	30.000	800.000
b)	Imposte differite sul reddito dell'esercizio				€	0 €	0 €	0 €	0
c)	Imposte anticipate sul reddito dell'esercizio				€	0 €	0 €	0 €	0
	Totale imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate				€	765.000	5.000	30.000	800.000
23	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO				€	-7.480.205	7.320	-86.431	-7.559.315

Check sintetico - consuntivi

	Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2007
CHECK CONTO ECONOMICO			
Fatturato		31.933	32.230
% crescita			0,9 %
MOL		4.425	5.128
MOL %		13,9 %	15,9 %
Ammortamenti		2.484	2.502
Gest.fin		-480	-381
% su fatturato		-1,5 %	-1,2 %
Risultato netto		-5.007	-7.559
CASH FLOW DI PERIODO		1.115	11.083
CHECK STATO PATRIMONIALE			
Patrimonio netto		2.048	-5.757
CCN operativo		-5.105	1.635
Debiti bancari netti		6.148	-5.605
INDICATORI CIRCOLANTE			
Clienti / fatturato		1%	13%
Magazzino / fatturato		2%	2%
Fornitori / fatturato		19%	10%

Stato Patrimoniale riclassificato - previsionali

Migliaia di Euro	CONSUNTIVO 2006	PRE-CONSUNT. 2007	PREVISIONALE 2008	PREVISIONALE 2009
ATTIVO				
Liquidità	1.115	12.198	3.697	4.020
Crediti commerciali	289	4.237	4.449	4.585
Crediti finanz v/gruppo	0	0	0	0
Diversi a breve	395	1.323	1.064	1.100
Iva su investimenti	0	0	0	0
Totale crediti e disponibilità	1.799	17.758	9.210	9.705
Magazzino	768	493	517	533
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	2.567	18.251	9.727	10.238
Partecipazioni	37	37	37	37
Crediti verso gruppo	25.350	0	0	0
Diversi a medio (inclusi clienti a medio)	4.454	6.473	4.800	6.625
Titoli immobilizzati	0	0	0	0
Crediti in sofferenza	59	59	59	59
Risconti pluriennali	336	465	465	465
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	30.236	7.034	5.361	7.186
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	164	186	114	39
Immobilizzazioni materiali	42.478	45.803	55.403	55.403
(Fondi ammortamento)	-24.712	-28.391	-31.041	-33.768
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NETTE	17.766	17.412	24.362	21.635
TOTALE ATTIVO	50.733	42.883	39.564	39.098

Stato Patrimoniale riclassificato - previsionali

Migliaia di Euro	CONSUNTIVO 2006	PRE-CONSUNT. 2007	PREVISIONALE 2008	PREVISIONALE 2009
PASSIVO				
Debiti finanziari a breve	0	0	0	0
Debiti commerciali	6.162	3.095	3.250	3.349
Debiti verso fornitori per investimenti	0	0	0	0
Debiti finanziari verso gruppo	0	0	0	0
Diversi a breve	4.386	4.351	1.460	1.510
TOTALE DEBITI A BREVE	10.548	7.446	4.710	4.859
Debiti finanziari a medio	7.254	6.584	6.024	5.364
Debiti per investimenti	0	0	0	0
Debiti commerciali a medio	1.322	7.811	840	950
Debiti finanziari verso gruppo	5.301	3.526	405	0
Debiti diversi a medio	9	9	9	0
Obbligazioni sottoscritte da terzi	0	0	0	0
TOTALE DEBITI A MEDIO	13.886	17.930	7.278	6.314
Finanziamenti soci e obbligazioni soci	0	0	0	0
TOTALE DEBITI (compreso soci)	24.434	25.376	11.988	11.173
TFR	12.321	11.123	12.500	12.800
Fondi vari	1.650	1.690	1.380	1.440
Risconti pluriennali	0	0	0	0
Risconti pluriennali per contributi	10.280	10.451	9.500	9.000
TOTALE ACCANTONAMENTI	24.251	23.264	23.380	23.240
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	0	0	0	0
Capitale sociale	8.400	8.400	8.400	8.400
Riserve e utili precedenti	-1.345	-6.598	-4.557	-4.557
Risultati previsionali reinvestiti	0	0	0	353
Risultato d'esercizio	-5.007	-7.559	353	489
TOTALE MEZZI PROPRI	2.048	-5.757	4.196	4.685
TOTALE PASSIVO	50.733	42.883	39.564	39.098

Variazioni patrimoniali

Migliaia di Euro	31/12/2006	31/12/2006 - 31/12/2007	31/12/2007 - 31/12/2008	31/12/2008 - 31/12/2009
VARIAZIONI ATTIVO				
Liquidità	1.115	11.083	-8.501	323
Crediti commerciali	289	3.948	212	135
Diversi a breve	395	928	-259	36
Magazzino	768	-275	25	16
Attivo circolante	2.567	15.684	-8.524	511
Immobilizzazioni finanziarie	30.236	-23.202	-1.673	1.825
Immobilizz. Immater. Nette	164	22	-72	-75
Immob. Materiali lorde	42.478	3.325	9.600	0
(Fondi ammortamento)	-24.712	-3.679	-2.650	-2.727
Immobilizz. Materiali nette	17.766	-354	6.950	-2.727
TOTALE VARIAZIONE ATTIVO	50.733	-7.850	-3.319	-466
VARIAZIONI PASSIVO				
Debiti finanziari a breve	0	0	0	0
Debiti commerciali	6.162	-3.067	155	99
Fornitori per investimenti	0	0	0	0
Diversi a breve	4.386	-35	-2.891	50
Tot. Debiti a breve	10.548	-3.102	-2.736	149
Debiti finanziari a medio	7.254	-670	-560	-660
Debiti per investimenti	0	0	0	0
Diversi a medio	6.632	4.714	-10.092	-304
Obbligazioni di terzi	0	0	0	0
Tot. Debiti a medio	13.886	4.044	-10.652	-964
Finanziamento soci e obblig. Soci	0	0	0	0
TFR	12.321	-1.198	1.377	300
Fondi vari e risconti pluriennali	11.930	211	-1.261	-440
Totale Accantonamenti	24.251	-987	116	-140
Patrimonio netto di terzi	0	0	0	0
Capitale e riserve	7.055	-5.253	2.041	0
Utili previsionali reinvestiti	0	0	0	353
Utile d'esercizio	-5.007	-2.552	7.912	135
Totale mezzi propri	2.048	-7.805	9.953	489
TOTALE VARIAZIONE PASSIVO	50.733	-7.850	-3.319	-466

Conto Economico riclassificato - previsionali

	CONSUNTIVO 2006		PRE-CONSUNTIVO 2007		PREVISIONALE 2008		PREVISIONALE 2009	
	1.000 €	%	1.000 €	%	1.000 €	%	1.000 €	%
<i>Migliaia di Euro</i>								
FATTURATO NETTO	31.933	100	32.230	100	33.844	100	34.874	100
Consumi	-4.119	-12,9	-4.089	-12,7	-3.977	-11,8	-4.053	-11,6
Manodopera	-18.756	-58,7	-19.170	-59,5	-21.223	-62,7	-21.558	-61,8
Servizi industriali	-926	-2,9	-714	-2,2	-640	-1,9	-650	-1,9
Servizi commerciali	-133	-0,4	-161	-0,5	-166	-0,5	-172	-0,5
Servizi amministrativi	-820	-2,6	-703	-2,2	-890	-2,6	-905	-2,6
Altri costi variabili	-1.977	-6,2	-1.105	-3,4	-1.520	-4,5	-1.594	-4,6
Altri costi fissi (inclusi affitti)	-499	-1,6	-860	-2,7	-642	-1,9	-657	-1,9
Servizi diversi	0		0		0		0	
Compensi Ad Amministratori	-185	-0,6	-112	-0,3	-112	-0,3	-112	-0,3
Canoni Leasing	-175	-0,5	-207	-0,6	-207	-0,6	-207	-0,6
Rimborsi e recuperi spese	0		0		0		0	
Altri accantonamenti	-2	0,0	-40	-0,1	-40	-0,1	-40	-0,1
Incrementi di Immobilizzazioni per lavori interni	0		0		0		0	
TOTALE COSTO DEL VENDUTO	-27.592	-86,4	-27.161	-84,3	-29.417	-86,9	-29.950	-85,9
Proventi diversi	84	0,3	59	0,2	0		0	
MARGINE OPERATIVO LORDO	4.425	13,9	5.128	15,9	4.427	13,1	4.924	14,1
Ammortamenti	-2.484	-7,8	-2.502	-7,8	-2.722	-8,0	-2.802	-8,0
MARGINE OPERATIVO NETTO	1.941	6,1	2.626	8,1	1.705	5,0	2.122	6,1
Dividendi e c.i.	5	0,0	2	0,0	0		0	
REDDITO ANTE GESTIONE FINANZIARIA	1.946	6,1	2.628	8,2	1.705	5,0	2.122	6,1
Saldo differenza cambi da operaz. Finanz.	0		0		0		0	
Interessi attivi	10	0,0	0		20	0,1	30	0,1
Oneri finanziari verso soci	0		0		0		0	
Oneri finanziari verso gruppo	0		0		0		0	
Oneri finanziari verso terzi	-490	-1,5	-381	-1,2	-150	-0,4	-150	-0,4
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-480	-1,5	-381	-1,2	-130	-0,4	-120	-0,3
REDDITO DI COMPETENZA	1.466	4,6	2.247	7,0	1.575	4,7	2.002	5,7
Ammortamento avviamento	0		0		0		0	
Contributi in conto esercizio	0		0		0		0	
Componenti straordinarie	-5.194	-16,3	-9.006	-27,9	244	0,7	46	0,1
TOTALE GESTIONE STRAORDINARIA	-5.194	-16,3	-9.006	-27,9	244	0,7	46	0,1
REDDITO ANTE IMPOSTE	-3.728	-11,7	-6.759	-21,0	1.819	5,4	2.048	5,9
Imposte	-1.279	-4,0	-800	-2,5	-1.466	-4,3	-1.559	-4,5
REDDITO NETTO D'ESERCIZIO	-5.007	-15,7	-7.559	-23,5	353	1,0	489	1,4

Conto Economico 2008 (Previsione)				
Analitico per attività				
	 T.P.L. Autobus	 T.P.L. Motonavi	 Gestione Parcheggi	TOTALI
A VALORE DELLA PRODUZIONE				
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 6.711.790	€ 127.940	€ 2.750.000	€ 9.589.730
2 Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semil.e fin.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3 Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
5 Altri ricavi e proventi				
1. Altri ricavi e proventi diversi	€ 760.000	€ 0	€ 150.000	€ 910.000
2. Contributi di esercizio	€ 23.159.125	€ 184.654	€ 0	€ 23.343.778
Totale altri ricavi e proventi	€ 23.919.125	€ 184.654	€ 150.000	€ 24.253.778
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 30.630.915	€ 312.594	€ 2.900.000	€ 33.843.509
B COSTI DELLA PRODUZIONE				
6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€ 3.870.020	€ 32.138	€ 75.000	€ 3.977.158
7 Per servizi	€ 2.746.153	€ 57.289	€ 80.000	€ 2.883.441
8 Per godimento beni di terzi	€ 161.109	€ 86.000	€ 635.000	€ 882.109
9 Per il personale				
a) Salari e stipendi	€ 13.749.476	€ 81.337	€ 1.431.597	€ 15.262.410
b) Oneri sociali	€ 3.940.340	€ 24.925	€ 199.801	€ 4.165.066
c) Trattamento di fine rapporto	€ 1.321.794	€ 604	€ 125.093	€ 1.447.491
d) Trattamento di quiescenza e simili	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
e) Altri costi	€ 348.315	€ 0	€ 0	€ 348.315
Totale costi per il personale	€ 19.359.925	€ 106.866	€ 1.756.491	€ 21.223.282
10 Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 52.000	€ 0	€ 20.000	€ 72.000
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 2.550.080	€ 0	€ 100.000	€ 2.650.080
c) Altre svalutazione delle immobilizzazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Svalut. crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale ammortamenti e svalutazioni	€ 2.602.080	€ 0	€ 120.000	€ 2.722.080
11 Variazioni delle rim. di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
12 Accantonamenti per rischi	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
13 Altri accantonamenti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
14 Oneri diversi di gestione	€ 365.000	€ 5.024	€ 80.000	€ 450.024
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 29.104.286	€ 287.317	€ 2.746.491	€ 32.138.095
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	€ 1.526.628	€ 25.277	€ 153.509	€ 1.705.414
C PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15 Proventi da partecipazioni				
1. In imprese controllate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. In imprese collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. In altre imprese	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale proventi da partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
16 Altri proventi finanziari				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Da titoli iscritti nelle immobilizz. che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Proventi diversi dai precedenti				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 20.000	€ 0	€ 0	€ 20.000
Totale altri proventi finanziari	€ 20.000	€ 0	€ 0	€ 20.000
17 Interessi e altri oneri finanziari				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 150.000	€ 0	€ 0	€ 150.000
Totale interessi e altri oneri finanziari	€ 150.000	€ 0	€ 0	€ 150.000
17bis) Utili e perdite su cambi	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (15 + 16 - 17 + 17bis)	€ -130.000	€ 0	€ 0	€ -130.000

Conto Economico 2008 (Previsione)				
Analitico per attività				
	 T.P.L. Autobus	 T.P.L. Motonavi	 Gestione Parcheggi	TOTALI
D RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE				
18 Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale rivalutazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
19 Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale svalutazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE DELLE RETTIFICHE (18 - 19)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI				
20 PROVENTI STRAORDINARI				
1. Proventi da alienazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Sopravvenienze attive	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Quota annua di contributi in conto capitale	€ 244.000	€ 0	€ 0	€ 244.000
4. Altri proventi straordinari	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale proventi straordinari	€ 244.000	€ 0	€ 0	€ 244.000
21 ONERI STRAORDINARI				
1. Minusvalenze da alienazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Sopravvenienze passive / insussistenze attive	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Imposte relative ad anni precedenti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4. Altri oneri straordinari (da arrotondamento)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale oneri straordinari	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20 - 21)	€ 244.000	€ 0	€ 0	€ 244.000
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B + - C + - D + - E)	€ 1.640.628	€ 25.277	€ 153.509	€ 1.819.414
22 IMPOSTE SUL REDD.DELL'ESERC.,CORRENTI, DIFFER. E ANTICIP.				
a) Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	€ 1.330.648	€ 12.441	€ 122.622	€ 1.465.711
b) Imposte differite sul reddito dell'esercizio	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Imposte anticipate sul reddito dell'esercizio	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	€ 1.330.648	€ 12.441	€ 122.622	€ 1.465.711
23 UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	€ 309.980	€ 12.836	€ 30.887	€ 353.703

Conto Economico 2009 (Previsione)				
Analitico per attività	 T.P.L. Autobus	 T.P.L. Motonavi	 Gestione Parcheggi	TOTALI
A VALORE DELLA PRODUZIONE				
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 6.977.380	€ 140.734	€ 2.887.500	€ 10.005.614
2 Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semil e fin.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3 Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
5 Altri ricavi e proventi				
1. Altri ricavi e proventi diversi	€ 785.000	€ 0	€ 170.000	€ 955.000
2. Contributi di esercizio	€ 23.724.153	€ 189.270	€ 0	€ 23.913.423
Totale altri ricavi e proventi	€ 24.509.153	€ 189.270	€ 170.000	€ 24.868.423
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 31.486.532	€ 330.004	€ 3.057.500	€ 34.874.037
B COSTI DELLA PRODUZIONE				
6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€ 3.947.420	€ 32.781	€ 75.000	€ 4.055.201
7 Per servizi	€ 2.787.345	€ 58.148	€ 82.000	€ 2.927.493
8 Per godimento beni di terzi	€ 164.331	€ 86.000	€ 658.250	€ 908.581
9 Per il personale				
a) Salari e stipendi	€ 13.886.971	€ 82.150	€ 1.445.914	€ 15.415.035
b) Oneri sociali	€ 3.979.744	€ 25.174	€ 324.754	€ 4.329.672
c) Trattamento di fine rapporto	€ 1.335.012	€ 610	€ 126.344	€ 1.461.966
d) Trattamento di quiescenza e simili	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
e) Altri costi	€ 351.798	€ 0	€ 0	€ 351.798
Totale costi per il personale	€ 19.553.525	€ 107.935	€ 1.897.012	€ 21.558.472
10 Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 55.000	€ 0	€ 20.000	€ 75.000
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 2.626.582	€ 0	€ 100.000	€ 2.726.582
c) Altre svalutazione delle immobilizzazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Svalut. crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale ammortamenti e svalutazioni	€ 2.681.582	€ 0	€ 120.000	€ 2.801.582
11 Variazioni delle rim. di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
12 Accantonamenti per rischi	€ 40.000	€ 0	€ 0	€ 40.000
13 Altri accantonamenti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
14 Oneri diversi di gestione	€ 375.950	€ 5.225	€ 80.000	€ 461.175
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 29.550.154	€ 290.089	€ 2.912.262	€ 32.752.505
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	€ 1.936.378	€ 39.915	€ 145.238	€ 2.121.532
C PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15 Proventi da partecipazioni				
1. In imprese controllate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. In imprese collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. In altre imprese	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale proventi da partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
16 Altri proventi finanziari				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Da titoli iscritti nelle immobilizz. che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
d) Proventi diversi dai precedenti				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 30.000	€ 0	€ 0	€ 30.000
Totale altri proventi finanziari	€ 30.000	€ 0	€ 0	€ 30.000
17 Interessi e altri oneri finanziari				
1. Verso imprese controllate e collegate	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Verso controllanti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Verso altri	€ 150.000	€ 0	€ 0	€ 150.000
Totale interessi e altri oneri finanziari	€ 150.000	€ 0	€ 0	€ 150.000
17bis) Utili e perdite su cambi	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (15 + 16 - 17 + 17bis)	€ -120.000	€ 0	€ 0	€ -120.000

Conto Economico 2009 (Previsione)				
Analitico per attività				
	 T.P.L. Autobus	 T.P.L. Motonavi	 Gestione Parcheggi	TOTALI
D RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE				
18 Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale rivalutazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
19 Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
b) Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale svalutazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE DELLE RETTIFICHE (18 - 19)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI				
20 PROVENTI STRAORDINARI				
1. Proventi da alienazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Sopravvenienze attive	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Quota annua di contributi in conto capitale	€ 46.300	€ 0	€ 0	€ 46.300
4. Altri proventi straordinari	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale proventi straordinari	€ 46.300	€ 0	€ 0	€ 46.300
21 ONERI STRAORDINARI				
1. Minusvalenze da alienazioni	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2. Sopravvenienze passive / insussistenze attive	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Imposte relative ad anni precedenti	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4. Altri oneri straordinari (da arrotondamento)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale oneri straordinari	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20 - 21)	€ 46.300	€ 0	€ 0	€ 46.300
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B + - C + - D + - E)	€ 1.862.678	€ 39.915	€ 145.238	€ 2.047.832
22 IMPOSTE SUL REDD.DELL'ESERC.,CORRENTI, DIFFER. E ANTICIP.				
a) Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	€ 1.416.244	€ 17.061	€ 126.010	€ 1.559.315
b) Imposte differite sul reddito dell'esercizio	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
c) Imposte anticipate sul reddito dell'esercizio	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	€ 1.416.244	€ 17.061	€ 126.010	€ 1.559.315
23 UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	€ 446.434	€ 22.855	€ 19.228	€ 488.517

Rendiconto finanziario

Migliaia di Euro	CONSUNTIVO 2006	PRE-CONSUNT. 2007	PREVISIONALE 2008	PREVISIONALE 2009
EBITDA (*)	4.425	5.128	4.427	4.924
+ Variazione netta TFR e altri fondi e risconti pluriennali	13.971	-1.158	1.067	360
+/- Componenti straordinarie	-5.194	-9.006	244	46
+ Ammortamento avviamento	0	0	0	0
+ Dividendi incassati	5	2	0	0
- Imposte	-1.279	-800	-1.466	-1.559
(*) di cui capitalizzazioni per lavori interni	0	0	0	0
Autofinanziamento lordo	11.928	-5.834	4.272	3.771
Variazione clienti	-289	-3.948	-212	-135
Variazioni magazzino	-768	275	-25	-16
Variazione fornitori	6.162	-3.067	155	99
Variazione di CCN operativo	5.105	-6.740	-82	-52
Variazione altri crediti/debiti a breve	3.991	-963	-2.632	14
Variazione di CCN	9.096	-7.703	-2.714	-38
Current cash flow	21.024	-13.537	1.559	3.732
Investimenti finanziari/disinvestimenti	-4.886	-2.148	1.673	-1.825
Investimenti materiali imm./disinvestimenti	-20.414	-2.170	-9.600	0
Fornitori per investimenti	0	0	0	0
Flusso di cassa da investimenti	-25.300	-4.318	-7.927	-1.825
Free cash flow	-4.276	-17.855	-6.368	1.907
Apporti/distribuzioni di capitale e riserve	7.055	-246	9.600	0
Variazione patrimonio netto di terzi	0	0	0	0
Variazione finanziamento soci e obblig. soci	0	0	0	0
Dividendi su utili previsionali	0	0	0	0
Risconti per contributi c/capitale	10.280	171	-951	-500
Flusso ante gestione finanziaria	13.059	-17.930	2.281	1.407
Gestione finanziaria da CE	-480	-381	-130	-120
Flusso ante copertura finanziaria	12.579	-18.311	2.151	1.287
Variazione PO di terzi	0	0	0	0
Variazione finanziamenti gruppo	-20.049	23.575	-3.121	-405
Variazione finanz. medio termine (per consuntivi)	7.254	-670	0	0
Accensione di finanziamenti medio termine	0	0	0	0
Rimborso finanziamenti medio termine	0	0	-560	-660
Accensione nuovi finanziamenti nostra banca	0	0	0	0
Rimborso finanziamenti nostra banca	0	0	0	0
Variazione diversi a medio	1.331	6.489	-6.971	101
Flusso da copertura finanziaria	-11.464	29.394	-10.652	-964
Flusso da gestione finanziaria	-11.944	29.013	-10.782	-1.084
CASH FLOW DI PERIODO	1.115	11.083	-8.501	323
Disponibilità nette iniziali	0	1.115	12.198	3.697
Cash flow di periodo	1.115	11.083	-8.501	323
Disponibilità nette finali	1.115	12.198	3.697	4.020
Totale debiti finanziari netti iniziali	0	-6.139	5.614	3.697
Totale debiti finanziari netti finali	-6.139	5.614	3.697	-2.004
Disponibilità nette finali	1.115	12.198	3.697	4.020
Posizione finanziaria netta	-6.139	5.614	-2.327	-1.344
Posizione finanziaria netta v/gruppo	20.049	-3.526	-405	0

Indici di bilancio

Migliaia di Euro	CONSUNTIVO 2006	PRE-CONSUNT. 2007	PREVISIONALE 2008	PREVISIONALE 2009
INDICI PATRIMONIALI				
Attivo circolante/Passivo a breve	0,2	2,5	2,1	2,1
Debiti v/banche /Mezzi propri	0,6	1,4	0,4	0,4
Debiti finanziari /Mezzi propri	1,0	2,2	0,5	0,4
Mezzi propri/Immobilizzazioni tecniche nette	69%	27%	56%	63%
Mezzi propri/Immobilizzazioni totali nette	26%	19%	46%	47%
Mezzi propri + Debiti a Medio L./Immobilizz. Tot. Nette	83%	144%	117%	119%
INDICI ECONOMICI				
Crescita fatturato		1%	5%	3%
MOL/fatturato	13,9%	15,9%	13,1%	14,1%
MOL /Gest. Finanziaria da CE	9,2	13,5	34,1	41,0
Gestione finanziaria da CE/fatturato	-1,5%	-1,2%	-0,4%	-0,3%
INDICI FINANZIARI				
Posizione finanziaria netta	13.910	2.088	-2.732	-1.344
Posizione finanziaria netta /fatturato	43,6%	6,5%	-8,1%	-3,9%
Debiti finanziari netti /MOL	-3,1	-0,4	0,6	0,3
Investimenti / Current cash flow	1,2	-0,3	5,1	0,5
Debiti medio Banche+P.O. / Free cash flow netto OF	-1,5	-0,4	-0,9	3,0
INDICI DI REDDITIVITÀ				
ROI	ns	ns	24,6%	35,2%
Costo mezzi di terzi	1,2%	1,7%	1,3%	1,3%
ROI - Costo mezzi di terzi	ns	ns	23,3%	33,9%
Debiti finanziari netti/Mezzi propri	ns	ns	0,2	0,1
Leva finanz. $ROI + [(ROI - (OF/mt)) * (pfn/mp)]$	ns	ns	29,3%	38,5%
ROE (su mezzi propri finali)	-40,6%	-161,0%	2,6%	3,6%
ROE (su mezzi propri iniziali)		-61,3%		1,8%
Fatturato per addetto	64,0	62,8	58,8	60,5
MOL per addetto	8,9	10,0	7,7	8,5
INDICI DI CIRCOLANTE				
CCL operativo/fatturato	3%	15%	15%	15%
CCN operativo/fatturato	-16%	5%	5%	5%
gg clienti	3	47	47	47
gg magazzino	9	6	6	6
gg fornitori (su fatturato)	69	35	35	35
clienti a medio termine/fatturato	0%	0%	0%	0%
gg clienti a breve + medio	3	47	47	47

Prospetto di sintesi

	CONSUNTIVO 2006		PRE-CONSUNTIVO 2007		PREVISIONALE 2008		PREVISIONALE 2009	
Migliaia di Euro	1.000 €	%	1.000 €	%	1.000 €	%	1.000 €	%
STATO PATRIMONIALE								
ATTIVO								
Crediti e disponibilità	1.799	3,5	17.758	41,4	9.210	23,3	9.705	24,8
Rimanenze	768	1,5	493	1,1	518	1,3	533	1,4
TOTALE ATTIVO A BREVE	2.567	5,1	18.251	42,6	9.727	24,6	10.238	26,2
Immobilizzazioni finanziarie	30.236	59,6	7.034	16,4	5.361	13,6	7.186	18,4
Immobilizzazioni tecniche nette	17.930	35,3	17.598	41,0	24.476	61,9	21.674	55,4
TOTALE ATTIVO	50.733	100,0	42.883	100,0	39.564	100,0	39.098	100,0
PASSIVO								
Passività a breve	10.548	20,8	7.446	17,4	4.710	11,9	4.859	12,4
Passività a medio	13.886	27,4	17.930	41,8	7.278	18,4	6.314	16,1
TFR e altri fondi	24.251	47,8	23.264	54,2	23.380	59,1	23.240	59,4
Finanziamento soci e Prestiti Obbl. soci	0	0	0	0	0	0	0	0
Mezzi propri	7.055	13,9	1.802	4,2	3.843	9,7	4.196	10,7
Risultato d'esercizio	-5.007	-9,9	-7.559	-17,6	353	0,9	489	1,2
TOTALE PASSIVO	50.733	100,0	42.883	100,0	39.564	100,0	39.098	100,0
CONTO ECONOMICO								
FATTURATO NETTO	31.933	100,0	32.230	100,0	33.844	100,0	34.874	100,0
Altri proventi	84	0,3	59	0,2	0	0	0	0
Costo del venduto	-27.592	-86,4	-27.161	-84,3	-29.417	-86,9	-29.950	-85,9
MOL (EBITDA)	4.425	13,9	5.128	15,9	4.427	13,1	4.924	14,1
Ammortamenti	-2.484	-7,8	-2.502	-7,8	-2.722	-8,0	-2.802	-8,0
MON (EBIT)	1.941	6,1	2.626	8,1	1.705	5,0	2.122	6,1
Dividendi e c.i.	5	0,0	2	0,0	0	0	0	0
Gestione finanziaria	-480	-1,5	-381	-1,2	-130	-0,4	-120	-0,3
REDDITO DI COMPETENZA	1.466	4,6	2.247	7,0	1.575	4,7	2.002	5,7
Componenti straordinari	-5.194	-16,3	-9.006	-27,9	244	0,7	46	0,1
REDDITO ANTE IMPOSTE (EBT)	-3.728	-11,7	-6.759	-21,0	1.819	5,4	2.048	5,9
Imposte	-1.279	-4,0	-800	-2,5	-1.466	-4,3	-1.559	-4,5
RISULTATO NETTO	-5.007	-15,7	-7.559	-23,5	353	1,0	489	1,4
Utile/Perdita di competenza di terzi	0	0	0	0	0	0	0	0
REDDITO NETTO D'ESERCIZIO	-5.007	-15,7	-7.559	-23,5	353	1,0	489	1,4

9. CONCLUSIONI

.....